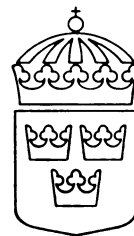


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 2001: 4

Nr 4

Luftfartsavtal med Nya Zeeland Wellington den 7 februari 2001

Regeringen beslutade den 4 februari 1999 att ingå avtalet. Avtalet trädde i kraft vid undertecknandet, den 7 februari 2001.

Luftfartsavtal mellan Konungariket Sverige och Nya Zeeland

Konungariket Sveriges regering och Nya Zeelands regering, nedan kallade parterna,

som önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden,

som önskar underlätta utvidgningen av internationella flygtransportmöjligheter,

som erkänner att effektiv och konkurrenskraftig lufttrafik främjar handel, konsumenternas välfärd och ekonomisk tillväxt,

som önskar göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda den allmänhet som ägnar sig åt resande och transportverksamhet ett varierat tjänsteutbud och som önskar uppmuntra lufttrafikföretag att utveckla och tillämpa innovativa och konkurrenskraftiga priser,

som önskar tillgodose bästa möjliga säkerhet för den internationella luftfarten och som upprepar sin djupa oro över sådana dåd och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på luftfarten och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, vilka öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar ingå ett avtal i enlighet med nämnda konvention i huvudsakligt syfte att upprätta regelbunden lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal avses med

a) *konventionen*: konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet bilagor antagna i enlighet med artikel 90 i konventionen och ändringar i bilagorna eller i konventionen i enlighet med artiklarna 90 och 94 i konventionen, i den mån dessa bilagor

Air services agreement between the Kingdom of Sweden and New Zealand

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of New Zealand, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

(a) "Convention" means the *Convention on International Civil Aviation* opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far

och ändringar gäller för båda parter.

b) *luftfartsmyndigheter*: för Konungariket Sverige Luftfartsverket och för Nya Zeeland den minister som är ansvarig för civil luftfart och varje person eller organ med behörighet att utföra de uppgifter som utövas av nämnda minister, eller för bådadas del varje person eller organ med behörighet att utföra varje särskild uppgift som omfattas av detta avtal.

c) *utsett lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag som har utsetts i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

d) *lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra ändamål än trafikändamål*: den betydelse som fastställts för dessa termer i artikel 96 i konventionen.

e) *avtalet*: detta avtal och dess bilaga med ändringar.

f) *bilaga*: bilagan till detta avtal med de ändringar som kan ha gjorts i enlighet med avtalets artikel 16.2. Bilagan utgör en integrerande del av avtalet och alla hänvisningar till avtalet innefattar även bilagan om inte annat anges.

g) *tariffer*: de priser som skall betalas för befordran av passagerare och bagage och de villkor som gäller för dem, inbegripet priser och villkor för andra tjänster som ett lufttrafikföretag utför i samband med lufttransporter samt ersättning och villkor som erbjuds agenter, men inte ersättning eller villkor för postbefordran.

h) *territorium*: den betydelse som fastställts för denna term i artikel 2 i konventionen, förutsatt att för Nya Zeelands del termen *territorium* inte skall innefatta Tokelau.

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttrafik av lufttrafikföretag som utsetts av denna part:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

as those Annexes and amendments are effective for both Contracting Parties;

(b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Sweden, the Civil Aviation Administration; and in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister; or in either case any person or body authorised to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings laid down in Article 96 of the Convention; and

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 16 of this Agreement. The Annex forms and integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annex unless otherwise stated;

(g) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

(a) to fly across its territory without landing,

SÖ 2001: 4

b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i detta avtals bilaga för att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller i kombination.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot betalning eller avgift med destination till en annan punkt inom dennas territorium.

3. Andra lufttrafikföretag tillhöriga endera parten än de som utsetts enligt artikel 3 skall också åtnjuta de rättigheter som anges i punkt 1 a och 1 b i denna artikel.

Artikel 3

Utseende och bemyndigande av lufttrafikföretag

1. Vardera parten skall ha rätt att genom skriftligt meddelande via diplomatiska kanaler till den andra parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på de angivna flyglinjerna och att återta eller ändra sådant utseende.

2. Vid mottagandet av ett sådant meddelande skall den andra parten, med förbehåll för punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan onödigt dröjsmål bevilja ett utsett lufttrafikföretag det erforderliga trafiktillståndet.

3. Den ena partens luftfartsmyndigheter får begära att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar, föreskrifter och regler som sådana myndigheter normalt och skäligen tillämpar på internationell lufttrafik i enlighet med konventionens bestämmelser.

4. Vardera parten skall ha rätt att vägra att bevilja ett trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändigt för att ett utsett lufttrafikföretag skall få utöva de rättigheter som anges i artikel 2 i de fall den inte är övertygad om att den

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging – in international traffic – passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board – in the territory of the other Contracting Party – passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without undue delay grant to a designated airline the appropriate operating authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case

effektiva kontrollen över lufttrafikföretaget ligger inom den andra partens territorium och att lufttrafikföretaget har bildats och har sitt huvudkontor inom detta territorium.

5. När ett lufttrafikföretag har utsetts och bemyndigats på detta sätt, får det börja trafikera de flyglinjer som anges i bilagan, om det uppfyller de tillämpliga föreskrifterna i detta avtal.

Artikel 4

Återkallande av begränsning av bemyndiganden

1. Vardera parten skall ha rätt att återkalla trafiktillstånd och upphäva de rättigheter som anges i artikel 2 för ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten och att ställa sådana villkor som den anser nödvändigt för utövandet av dessa rättigheter,

a) om den inte är övertygad om att den effektiva kontrollen över lufttrafikföretaget ligger inom den andra partens territorium och att lufttrafikföretaget har bildats och har sitt huvudkontor inom detta territorium,

b) om lufttrafikföretaget inte följer den parts lagar, föreskrifter och regler som lämnar detta bemyndigande eller beviljar dessa rättigheter eller

c) om lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbart återkallande eller upphävande av det trafiktillstånd som avses i punkt 1 i denna artikel eller omedelbart uppställande av de där angivna villkoren är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar, föreskrifter och regler, får denna rättighet utövas först sedan samråd har hållits med den andra parten.

I sådant fall skall samrådet hållas inom 30 dagar från den dag då den andra parten mottog skriftlig framställning därom.

where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorisation

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

(a) in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory;

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws, regulations and rules of the Contracting Party granting this authorisation of these rights; or

(c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph 1 of this Article or immediate imposition of the conditions mentioned therein is essential to prevent further infringements of laws, regulations and rules, such rights shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

SÖ 2001: 4

Artikel 5

Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av endera parten och dess sedvanliga ombordvarande utrustning och luftfartygsförråd (däribland livsmedel, dryckesvaror och tobak) skall vara befriade från alla tullavgifter, inspektion-savgifter och andra avgifter eller skatter vid inresa i den andra partens territorium, förutsatt att de förvaras ombord på luftfartyget tills de återförs.

2. Med undantag av de avgifter som motsvarar kostnader för utförda tjänster, skall befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 ovan även gälla följande:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag.

b) Reservdelar, inbegripet motorer, som införs i en parts område för underhåll eller reparation av ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten.

c) Drivmedel, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom den ena partens territorium för användning ombord på ett luftfartyg som används i internationell trafik av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten, även när dessa förråd avses bli använda under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 ovan skall hållas under övervakning och kontroll av vederbörliga myndigheter.

4. Befrielse som avses i denna artikel skall också gälla då den ena partens utsedda lufttrafikföretag har kommit överens med andra lufttrafikföretag om lån av eller införsel i den andra partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att dessa andra lufttrafikföretag åtnjuter motsvarande befrielse från denna parts sida.

Article 5

Customs Duties

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

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Artikel 6

Förvaring av flygburen utrustning och flygburna förråd

Sedvanlig flygburen utrustning samt material och förråd ombord på den ena partens luftfartyg får lossas inom den andra partens territorium först efter godkännande av tullmyndigheterna. De får ställas under dessa myndigheters övervakning tills de återutförs eller förfogas över på annat sätt i enlighet med tullbestämmelserna.

Artikel 7

Föreskrifter om tullbehandling vid inresa

1. Passagerare i transit genom endera partens territorium skall endast underkastas en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Bagage och gods i direkt transit skall vara befriat från tullavgifter och andra liknande pålagor.

2. Den ena partens lagar, föreskrifter och regler om inresa, tullbehandling, transit, immigration, pass, tull och karantän skall iakttas av den andra partens utsedda lufttrafikföretag, dess besättning och av passagerarna eller på deras vägnar, samt gälla gods och post vid transit genom inresa i, avresa från och uppehåll inom den förstnämnda partens territorium.

3. Ingendera parten får bevilja företräde för ett eget lufttrafikföretag eller för något annat lufttrafikföretag framför den andra partens utsedda lufttrafikföretag vid tillämpning av de lagar, föreskrifter och regler som avses i denna artikel.

Artikel 8

Kapacitetsbestämmelser

1. Vardera parten skall bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parters utsedda lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella trafik som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten skall vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att undanröja all form av diskriminering och oskäligen konkurrensmedel som inverkar ofördelaktigt på

Article 6

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

Article 7

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws, regulations and rules provided for in this Article.

Article 8

Capacity Provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the com-

SÖ 2001: 4

den andra partens lufttrafikföretags konkurrensläge.

3. Vardera parten skall tillåta ett utsett lufttrafikföretag att bestämma turtätheten och kapaciteten för den internationella lufttrafik den saluför på grundval av affärsmässiga överväganden med avseende på marknaden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller tjänstens regelbundenhet, ej heller den eller de typer av luftfartyg som används av den andra partens utsedda lufttrafikföretag annat i den mån så föranleds av tullmässiga, tekniska, driftsmässiga eller miljömässiga skäl, vilket i så fall skall ske på likvärdiga villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.

4. Ingendera parten får på den andra partens utsedda lufttrafikföretag ställa krav om förtursrätt, krav om minsta trafikandel med utgångspunkt i respektive part (uplift ratio), krav om betalning för att inte göra invändning (no-objection fee) eller något annat krav beträffande kapacitet, turtäthet eller trafik som skulle vara oförenligt med detta avtals ändamål.

Artikel 9

Tariffer

1. Det skall inte krävas att ansökan om godkännande av tariffer för internationell lufttrafik som bedrivs med stöd av detta avtal skall inlämnas till någondera partens luftfartsmyndigheter.

2. Utan att det skall inkräkta på parternas allmänna konkurrens- och konsumentlagar får parterna ingripa för att

- i) förhindra oskäligt diskriminerande tariffer eller praxis,
- ii) skydda konsumenterna från tariffer som är oskäligt höga eller oskäligt restriktiva till följd av antingen missbruk av en dominerande ställning eller avtalade åtgärder mellan lufttrafikföretag, och
- iii) skydda lufttrafikföretag från tariffer som är onaturligt låga till följd av direkt eller indirekt statligt stöd.

petitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow a designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. 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 the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 9

Tariffs

1. Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties may be initiated to:

- (i) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- (ii) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
- (iii) protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

Artikel 10

Överföring av vinstmedel

De utsedda lufttrafikföretagen skall ha rätt att på begäran konvertera och till sitt hemland överföra lokala intäkter utöver lokala utgifter. Konvertering och överföring skall tillåtas utan inskränkning till gällande växelkurs för löpande transfereringar vid den tidpunkt då intäkterna presenteras för konvertering och överföring och skall inte belastas med andra avgifter än de som normalt tillämpas av bankerna vid sådan konvertering och överföring.

Artikel 11

Lufttrafikföretagens representation

1. Den ena parten skall på reciprocitetsbasis medge den andra partens utsedda lufttrafikföretag rätt att inom sitt territorium upprätthålla representation innefattande kontorslokaler och administrativ, kommersiell och teknisk personal i den omfattning lufttrafikföretagen behöver, under förutsättning att partens lagar och bestämmelser om inresa, uppehåll och arbetstillstånd följs.

2. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster direkt eller genom agent. Den ena parten skall inte inskränka den andra partens utsedda lufttrafikföretags rätt att sälja – eller någon persons rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta. Den ena parten skall inte heller begränsa ett av den andra parten utsett lufttrafikföretags rätt att i lokal eller fritt konvertibel valuta betala sina lokala kostnader.

Artikel 12

Godkännande av trafikprogram

1. Den ena partens luftfartsmyndigheter har rätt att av den andra partens utsedda lufttrafikföretag kräva att de inlämnar sina trafikprogram för godkännande minst 30 dagar innan trafiken avses inledas eller med sådan kortare varsel som luftfartsmyndigheterna må tillåta.

Article 10

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. 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 11

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, and subject to its laws and regulations relating to entry, residence and employment, the right to maintain in its territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. A Contracting Party shall not restrict the right of the designated airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

Article 12

Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation, or at such shorter notice as the aero-

SÖ 2001: 4

Trafikprogrammen skall särskilt omfatta uppgifter om tidtabeller, turtäthet och typ av luftfartyg som avses användas.

2. Senare ändringar i ett godkänt trafikprogram skall också underställas den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 13

Luftfartssäkerhet

1. Parterna får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer för besättningen, luftfartyget och dess drift som antagits av den andra parten. Samrådet skall äga rum inom 30 dagar från begäran.

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom ett sådant område som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som vid tidpunkten har uppställts i enlighet med konventionen, skall den underrätta den andra parten om vad den funnit och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; den andra parten skall göra nödvändiga rättelser. Om den andra parten underlåter att vidta de nödvändiga åtgärderna inom 15 dagar eller den längre tid som må överenskommas, skall detta vara anledning att tillämpa artikel 4 i detta avtal.

3. Oaktat de skyldigheter som avses i artikel 33 i konventionen är det överenskommet att ett luftfartyg som används av den ena partens lufttrafikföretag i trafik till eller från en annan parts territorium kan, då det befinner sig inom den andra partens territorium, underkastas en undersökning av den andra partens behöriga företrädare ombord på och i anslutning till luftfartyget för att kontrollera både giltigheten för luftfartygsdokumenten och dess besättnings handlingar samt luftfartygets och dess utrustnings synbarliga tillstånd (i denna artikel kallad inspektion på platsen), under förutsättning att detta inte förorsakar oskälig fördröjning.

4. Om en sådan inspektion på platsen eller en serie sådana inspektioner föranleder

- a) allvarliga farhågor för att ett luftfartyg el-

nautical authorities may allow. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 13

Aviation Safety

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

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

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another 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

ler dess drift inte uppfyller de miniminormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen eller

b) allvarliga farhågor för att det föreligger brist på effektivt upprätthållande och effektiv tillämpning av de säkerhetsnormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen, skall den part som utför inspektionen för de ändamål som avses i artikel 33 i konventionen ha rätt att dra slutsatsen att de krav enligt vilka certifikat eller licenser med avseende på ifrågavarande luftfartyg eller dess besättning har utfärdats eller validerats eller att de krav enligt vilka luftfartyget drivs, inte är likvärdiga med eller striktare än de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om tillträde för att genomföra en inspektion på platsen av ett luftfartyg som drivs av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten i enlighet med punkt 3 ovan vägras av detta lufttrafikföretags företrädare, skall den andra parten ha rätt att tolka det som att allvarliga farhågor av den typ som avses i punkt 4 i denna artikel har uppstått och dra de slutsatser som nämns i den punkten.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart upphäva eller ändra trafikillstånd för den andra partens lufttrafikföretag om den vid inspektion på platsen, genom samråd eller på annat, sätt finner att omedelbar handling är nödvändig för säker drift av ifrågavarande flyglinje.

7. Varje handling av en part i enlighet med punkterna 2 eller 6 i denna artikel skall avbrytas så snart anledningen för vidtagande av åtgärden ej längre föreligger.

Artikel 14

Säkerhet för luftfarten

1. Parterna bekräftar att deras skyldighet gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Parterna skall i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna om luftfartssäkerhet i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den

operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft has been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

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

Article 14

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*,

SÖ 2001: 4

14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 samt andra multilaterala fördrag som gäller den civila luftfartens säkerhet och är bindande för båda parter.

2. Parterna skall på begäran erhålla all nödvändig hjälp av varandra för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot deras säkerhet, passagerare och besättning samt flygplatser och anordningar för flygnavigering och alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna skall i sina inbördes relationer handla i enlighet med tillämpliga bestämmelser om luftfartssäkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och utgör bilagor till konventionen. Parterna skall kräva att de som bedriver trafik med luftfartyg som är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och har sitt huvudkontor eller varaktiga hemvist inom deras territorium samt de som driver flygplatser där handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartssäkerhet.

4. Parterna är överens om att de som bedriver lufttrafik får åläggas att följa de bestämmelser om luftfartssäkerhet som avses i punkt 3 i denna artikel som den andra parten kräver vid inresa till, utresa från eller uppehåll inom denas territorium. Parterna skall säkerställa att tillräckliga åtgärder tillämpas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna skall även välvilligt behandla varje framställning från varandra om skäligen särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olaga handlingar mot säkerheten för ett civilt luftfartyg, dess passagerare och besättning, en flygplats

signed at Tokyo on 14 September 1963, *the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at The Hague on 16 December 1970, *the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. If 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, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party

eller anordningar för flygnavigering inträffar, skall parterna hjälpa varandra genom att tillgode förbindelser och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert få sådana incidenter eller hot därom att upphöra.

Artikel 15

Samråd

Parterna får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen eller efterlevnaden av detta avtal eller om ändring av det. Samrådet, som får hållas mellan luftfartsmyndigheterna, skall inledas inom 60 dagar efter den dag då en part mottar en skriftlig framställning därom, såvida parterna inte kommer överens om annat.

Artikel 16

Ändringar

1. Ändringar i detta avtal, utom i dess bilaga, träder i kraft dagen för en skriftväxling varigenom att alla erforderliga konstitutionella formaliteter har uppfyllts av båda parter.

2. Ändringar i avtalets bilaga kan göras genom direkt överenskommelse mellan parternas behöriga luftfartsmyndigheter och skall verkställas genom diplomatisk notväxling och träda i kraft dagen för notväxlingen.

Artikel 17

Tvistlösning

1. Om en tvist skulle uppstå mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall parterna i första hand söka lösa den genom förhandlingar.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en skiljedomare för avgörande; tvisten kan alternativt på endera partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljedomare, varav parterna utser var sin och den tredje utses av de båda på så sätt utsedda skiljedomarna.

shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15

Consultations

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

Article 16

Amendments

1. Any amendments to this Agreement, except the Annex, shall enter into force on the date of an Exchange of Notes indicating that all necessary constitutional procedures have been completed by both Parties.

2. Amendments to be Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, effected by and entering into force on the date of an exchange of diplomatic notes.

Article 17

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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

SÖ 2001: 4

Vardera parten skall utse en skiljedomare inom 60 dagar från den dag då endera parten från den andra parten på diplomatisk väg har mottagit en begäran om att lösa tvisten med skiljeförfarande; den tredje skiljedomaren skall utses inom en därpå följande tidsfrist av 60 dagar. Om endera parten underlåter att utse en skiljedomare inom utsatt tid, eller om den tredje skiljedomaren inte utses inom utsatt tid, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på endera partens begäran anmodas att utse en eller flera skiljedomare, allt efter omständigheterna. Under alla förhållanden skall den tredje skiljedomaren vara medborgare i tredje land, vara ordförande i skiljedomstolen och bestämna var skiljeförfarandet skall äga rum. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten, skall den till tjänsteåren äldste vice ordföranden, om han inte är jävig av samma anledning, göra utseendet. Skiljedomarna skall fatta beslut med en majoritet av rösterna.

3. Vardera parten skall bära kostnaderna för den skiljedomare den har utsett liksom för sin företrädare i skiljeförfarandet. Kostnaderna för ordföranden och alla andra kostnader skall delas lika mellan parterna.

4. Parterna förbinder sig att, i den utsträckning som är förenlig med deras nationella lagar, rätta sig efter sådant avgörande som fattas enligt punkt 2 i denna artikel.

5. I det fall att och så länge som endera parten underlåter att rätta sig efter ett beslut enligt punkt 2 i denna artikel, får den andra parten begränsa, vägra att bevilja eller återkalla rättigheter eller förmåner som med stöd av avtalet har beviljats den part eller det utsedda lufttrafikföretag som har handlat försumligt.

Artikel 18

Registrering

Detta avtal och dess bilaga och alla senare ändringar däri skall av parterna tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen.

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the arbitral tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply, to the degree consistent with their respective national laws, with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

Article 18

Registration

This Agreement, its Annex and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Artikel 19

Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen meddela den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet; Internationella civila luftfartsorganisationen skall samtidigt underrättas skriftligen. Avtalet upphör då att gälla tolv månader från den dag då den andra parten mottog uppsägningen, såvida den inte återtagits efter överenskommelse dessförinnan. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av uppsägningen, skall den anses ha blivit mottagen 14 dagar efter det att den mottogs av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 20

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft dagen för undertecknandet.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Upprättat i Wellington den 7 februari 2001 i två exemplar på engelska språket.

För Konungariket Sveriges regering

Lars-Erik Wingren

För Nya Zeelands regering

Mark James Gosche

Article 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Entry into Force

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

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

Done at Wellington on 7th February 2001 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of Sweden

Lars-Erik Wingren

For the Government of New Zealand

Mark James Gosche

1. a) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Konungariket Sveriges regering:

Punkter i Sverige via mellanliggande punkter till en eller flera punkter i Nya Zeeland och bortomliggande punkter.

b) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Nya Zeelands regering:

Punkter i Nya Zeeland via mellanliggande punkter till en eller flera punkter i Sverige och bortomliggande punkter.

2. Med förbehåll för vardera partens rättsliga skyldigheter får parternas utsedda lufttrafikföretag trafikera mellanliggande och/eller bortomliggande punkter med femtefrihetsrättigheter.

3. Vid bedrivande eller salubjudande av trafik på de överenskomna linjerna får ett utsett lufttrafikföretag ingå avtal om samarbete innefattande men inte begränsat till gemensam flygkodsbezeichnung med ett annat lufttrafikföretag, däribland lufttrafikföretag från tredje land som innehar nödvändiga trafikrättigheter och, om så är tillämpligt, trafiktillstånd för samarbetsarrangemanget i fråga.

1. a) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Kingdom of Sweden:

Points in Sweden, via intermediate points, to a point or points in New Zealand, and to points beyond.

b) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of New Zealand:

Points in New Zealand, via intermediate points, to a point or points in Sweden, and to points beyond.

2. Subject to the legal obligations of each Contracting Party, the designated airlines of either Contracting Party may serve intermediate and/or beyond points with fifth freedom traffic rights.

3. In operating or holding out services on the agreed routes, any designated airline may enter into co-operative arrangements, including but not limited to code-sharing arrangements, with any other airline, including airlines of third countries, which has the appropriate traffic rights and, if appropriate, operating authorisations for the co-operative arrangement in question.

Avtal mellan Konungariket Danmark, Konungariket Norge och Konungariket Sverige och Nya Zeeland om de skandinaviska ländernas samarbete avseende Scandinavian Airlines System (SAS)

Med hänvisning till artikel 3 i de tre luftfart-avtal (avtalen) som i dag undertecknats mellan Nya Zeelands regering och Danmarks, Norges och Sveriges regeringar om utseende av lufttrafikföretag har parterna enats om följande, i den händelse att de tre moderföretagen till Scandinavian Airlines System (SAS) skulle utses av Konungariket Danmark, Konungariket Norge respektive Konungariket Sverige.

1. Oaktat bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 i avtalen, får de tre moderbolagen SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA och SAS Sverige AB, som samarbetar under bolagsnamnet Scandinavian Airlines System (SAS), bedriva lufttrafik enligt avtalen med luftfartyg, besättning och utrustning från ettdera av eller alla de tre lufttrafikföretagen. När trafik bedrivs under bolagsnamnet SAS, får trafik inte bedrivas av SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA eller SAS Sverige AB som enskilda bolag.

2. I den utsträckning något av moderbolagen använder luftfartyg, besättning eller utrustning från de andra lufttrafikföretag som deltar i Scandinavian Airlines System, skall avtalen gälla ifrågavarande luftfartyg, besättning och utrustning som om de tillhörde SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA eller SAS Sverige AB. I så fall skall de behöriga danska, norska eller svenska myndigheterna och respektive moderbolag bära det fulla ansvaret för dem enligt avtalen.

Agreement between the Kingdom of Denmark, the Kingdom of Norway, the Kingdom of Sweden and New Zealand on the co-operation between the Scandinavian countries regarding Scandinavian Airlines System (SAS)

With reference to Article 3 of the three Air Services Agreements signed today (the Agreements) between the Government of New Zealand and the Governments of Denmark, Norway and Sweden regarding the designation of airlines, the Contracting Parties have agreed to the following understanding, should the three parent companies of Scandinavian Airlines System (SAS) be designated by the Kingdom of Denmark, the Kingdom of Norway and the Kingdom of Sweden, respectively:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4 of the Agreements, the three parent companies SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA and SAS Sverige AB, cooperating under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreements with aircraft, crew and equipment of any or all of the three airlines. While services are operated under the style of SAS, services may not be operated by SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA or SAS Sverige AB as individual companies.

2. In so far as any of the parent companies employs aircraft, crew and equipment of the other airlines participating in Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreements will apply to such aircraft, crew and equipment, as though they were the aircraft, crew and equipment of SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA or SAS Sverige AB respectively. In this event the competent Danish, Norwegian or Swedish authorities and the respective parent company will accept full responsibility under the Agreements for such aircraft, crew and equipment.

SÖ 2001: 4

Upprättat i Wellington den 7 februari 2001 i
fyra exemplar på engelska språket.

För Konungariket Danmarks regering

För Konungariket Norges regering

För Konungariket Sveriges regering

För Nya Zeelands regering

Done at Wellington on 7th February 2001 in
quadruple in the English language.

For the Government the Kingdom of Denmark

For the Government of the Kingdom of Nor-
way

For the Government of the Kingdom of
Sweden

For the Government of New Zealand

