

**Agreement  
between  
the Government of New Zealand  
and  
the Government of Canada  
on Air Transport**

## Table of Contents

<b><u>ARTICLE</u></b>	<b><u>HEADING</u></b>
1	Headings & Definitions
2	Grant of Rights
3	Designation
4	Authorization
5	Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization
6	Application of Laws
7	Safety Standards, Certificates and Licences
8	Aviation Security
9	Customs Duties and Other Charges
10	Statistics
11	Tariffs
12	Availability of Airports and Aviation Facilities and Services
13	Charges for Airports and Aviation Facilities and Services
14	Capacity
15	Airline Representatives
16	Ground Handling
17	Sales and Transfer of Funds
18	Applicability to Charter/Non-scheduled Flights
19	Consultations
20	Amendment
21	Settlement of Disputes
22	Termination
23	Registration with ICAO
24	Multilateral Conventions
25	Entry into Force

**Agreement between the Government of New Zealand  
and the Government of Canada  
on Air Transport**

The Government of New Zealand and the Government of Canada,  
hereinafter referred to as the “Contracting Parties”,

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in  
international air transportation;

Recognizing the importance of international air transportation in  
promoting trade, tourism and investment;

Desiring to promote their interests in respect of international air  
transportation; and

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to  
the said Convention;

Have agreed as follows:

**Article 1**  
**Headings & Definitions**

1. Headings used in this Agreement are for reference purposes only.
2. For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

"aeronautical authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport of Canada and the Canadian Transportation Agency, and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for the subject of civil aviation, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

"agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

"Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendment to this Agreement or to any Annex attached thereto;

"airline" means any air transport enterprise offering or operating air transportation;

"air service", and "international air service" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

"Convention" means the *Convention on International Civil Aviation*, done at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of

the Convention or of the Annexes under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

"designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

"territory" means for each Contracting Party, its land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea as determined by its national law, and includes the air space above these areas; 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 the airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. Each Contracting Party also grants the rights specified in subparagraphs 1(a) and (b) of this Article to airlines of the other Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement.

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

### **Article 3 Designation**

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement for that Contracting Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated.

### **Article 4 Authorization**

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, issue without delay to the airline so designated the required authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. The Contracting Parties confirm that, upon receipt of such authorization, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement.

## **Article 5**

### **Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization**

1. Notwithstanding paragraph 1 of Article 4, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- (a) in the event of failure by such airline to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights;
- (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights;
- (c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; and
- (d) in the event the airline otherwise fails to operate in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.

2. The rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in conformity with Article 19 of this Agreement, unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Articles 7 or 8 of this Agreement.

## **Article 6**

### **Application of Laws**

1. Each Contracting Party shall require compliance with:
  - (a) its laws, regulations and procedures relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft, by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory; and
  - (b) its laws and regulations relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew members and cargo including mail (such as regulations relating to entry, clearance, transit, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of such passengers and crew members, and applicable to the cargo including mail carried by the designated airlines of the other Contracting Party, upon transit of, admission to, departure from and while within the said territory.



2. In the application of such laws and regulations, a Contracting Party shall, under similar circumstances, accord to the designated airlines of the other Contracting Party treatment no less favourable than that accorded to its own or any other airline engaged in similar international air services.

## **Article 7**

### **Safety Standards, Certificates and Licences**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the certificates or licences referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in conformity with Article 19 of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew members, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party, or such other period as may be mutually determined by the Contracting Parties. If, following such consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be accepted by the aeronautical authorities of the Contracting Party that made the findings, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, each Contracting Party agrees that any aircraft operated by or, where approved, on behalf of, an airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided such ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. If the aeronautical authorities of one Contracting Party, after carrying out a ramp inspection, find that:

- (a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; and/or
- (b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the aeronautical authorities of that Contracting Party may, for the purposes of Article 33 of the Convention and at their discretion, determine that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or its crew members had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. This same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

6. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right, without consultation, to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of an airline of the other Contracting Party in the event the aeronautical authorities of the first Contracting Party conclude that immediate action is essential to the safety of airline operations.

7. Any action by the aeronautical authorities of one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

**Article 8**  
**Aviation Security**

1. 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.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, done at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, done at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, done at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon 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 members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization

and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports located in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly, each Contracting Party, upon request, shall provide the other Contracting Party notification of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Either Contracting Party may at any time request consultations, to be held without delay, with the other Contracting Party to discuss any such differences.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew members, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. These special security measures shall remain in effect until alternative equivalent measures have been accepted by the Contracting Party requesting the measures.

7. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following the serving of a notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements, including the setting of specific dates for the conduct of such assessments, shall be mutually determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and applied without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. 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 members, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, it may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party that requested the consultations to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Contracting Party that believes that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article may take interim action at any time.

**Article 9**  
**Customs Duties and Other Charges**

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations on a basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

2. The exemptions granted with respect to items listed in paragraph 1 of this Article shall apply when those items are:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or

(c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

## **Article 10**

### **Statistics**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the initial origins and final destinations of the traffic.



## **Article 11**

### **Tariffs**

1. For the purposes of this Article:

(a) "tariff" means a publication which includes all rates, fares, charges, conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices and services related thereto, for air transportation of passengers and their baggage and cargo but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(b) "price" means any fare, rate or charge contained in tariffs (including frequent flyer plans or other benefits provided in association with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) and/or cargo (excluding mail) and the conditions directly governing the availability or applicability of such fare, rate or charge but excluding general terms and conditions of carriage;

(c) "general terms and conditions of carriage" means those terms and conditions contained in tariffs which are broadly applicable to the agreed services and not directly related to any price.

2. The primary consideration in the establishment of prices for transportation on the agreed services is market forces. The Contracting Parties shall permit the tariffs referred to in this Article to be developed by the designated airlines individually or, at the option of the airlines, through coordination with each other or with other airlines. A designated airline shall be responsible only to its own aeronautical authorities for the justification of its prices.

3. The Contracting Parties shall not require prices for transportation on the agreed services to be filed. One Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to provide immediate access, on request, to information on prices to its aeronautical authorities in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

4. The Contracting Parties shall permit (tacitly or explicitly) prices for the agreed services to come into and remain in effect unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties are dissatisfied. Except as provided for in Paragraph 5 of this Article, neither Contracting Party shall take action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by an airline of either Contracting Party for transportation on the agreed services. The primary objectives of any intervention by the aeronautical authorities shall be:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;
- (c) protection of airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- (d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent of eliminating competition.

5. In the event that the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with a price, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline concerned. The aeronautical authorities receiving the notice of dissatisfaction shall

acknowledge the notice, including an indication of their agreement or disagreement with it, within ten (10) working days of receipt of the notice. The aeronautical authorities shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the aeronautical authorities of the other Contracting Party have indicated their agreement with the notice of dissatisfaction, aeronautical authorities of both Contracting Parties shall take immediate action to ensure that the price is withdrawn and no longer charged.

6. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request technical discussions on prices at any time. Unless otherwise agreed between aeronautical authorities, such discussions on prices shall take place no later than ten (10) working days following the receipt of a request.

7. The general terms and conditions of carriage shall be subject to each Contracting Party's national laws and regulations. Either Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of any such terms and conditions. If one Contracting Party takes action to disapprove any such term or condition of a designated airline, it shall inform the other Contracting Party promptly.

8. The Contracting Parties may require that the designated airlines shall make full information on prices and the general terms and conditions of carriage available to the general public.

## **Article 12**

### **Availability of Airports and Aviation Facilities and Services**

Each Contracting Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related

facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time arrangements for use are made.

### **Article 13**

#### **Charges for Airports and Aviation Facilities and Services**

1. For the purposes of this Article, "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation safety or security facilities or services including related services and facilities.

2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be just, reasonable, and not unjustly discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.

3. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

4. Each Contracting Party shall ensure that user charges imposed under paragraph 3 of this Article on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, aviation security and related facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

5. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or their representative bodies to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 2, 3 and 4 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

6. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 21 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## **Article 14**

### **Capacity**

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to provide the agreed services on the routes specified in this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow any designated airline of the other Contracting Party to determine the frequency and capacity of the agreed services it offers based on the airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Contracting Party shall impose on the designated airline of the other Contracting Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that, would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical, or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. The aeronautical authorities of the Contracting Parties may require, for information purposes, the filing of schedules or timetables not later than thirty (30) days, or such lesser period as those authorities may require, prior to the operation of new or revised services. If the aeronautical authorities of a Contracting Party require filings for information purposes, they shall minimize the administrative burden of filing requirements and procedures on the designated airlines of the other Contracting Party.

**Article 15**  
**Airline Representatives**

1. Each Contracting Party shall permit:

(a) the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in its territory their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services; and

(b) these staff requirements at the option of the designated airlines of the other Contracting Party, to be satisfied by their own personnel or, by using the services of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to perform such services for other airlines.

2. Each Contracting Party shall :

(a) with the minimum of delay and consistent with its laws and regulations, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

(b) facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

**Article 16**  
**Ground Handling**

1. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party when operating in its territory:

(a) on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in its territory and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by its competent authorities to provide such services; and

(b) to provide ground handling services for other airlines operating at the same airport in the territory of the other Contracting Party.

2. The exercise of the rights set forth in subparagraphs 1(a) and (b) of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any such constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

**Article 17**  
**Sales and Transfer of Funds**

1. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party:

(a) to engage in the sale of air transportation in its territory directly or, at the discretion of the designated airlines, through their agents and to sell transportation in the currency of that territory or, at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies of



other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by those airlines;

(b) to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. Such conversion and remittance shall be permitted without restrictions or delay at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions; and

(c) to pay local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency, or at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies.

## **Article 18**

### **Applicability to Charter/ Non-scheduled Flights**

1. The provisions set out in Articles 6 (Application of Laws), 7 (Safety Standards, Certificates and Licences), 8 (Aviation Security), 9 (Customs Duties and Other Charges), 10 (Statistics), 12 (Availability of Airports and Aviation Facilities and Services), 13 (Charges for Airports and Aviation Facilities and Services), 15 (Airline Representatives), 16 (Ground Handling), 17 (Sales and Transfer of Funds) and 19 (Consultations) of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by airlines of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the airlines operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of charters or non-scheduled flights or the conduct of airlines or other parties involved in the organization of such operations.

**Article 19**  
**Consultations**

1. Either Contracting Party may at any time request through diplomatic channels consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise mutually determined by the Contracting Parties or unless otherwise provided for in this Agreement.

**Article 20**  
**Amendment**

Any amendment to this Agreement mutually determined pursuant to consultations held in conformity with Article 19 of this Agreement shall come into force on the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of the amendment have been completed.

**Article 21**  
**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 endeavour to settle it by consultations held in conformity with Article 19 of this Agreement.

2. If the dispute is not resolved within 60 days of the commencement of consultations pursuant to Article 19 of this Agreement, the Contracting Parties may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute 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 arbitrators. 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 written 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. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given 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 the designated airline in default.

## **Article 22**

### **Termination**

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## **Article 23**

### **Registration with ICAO**

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

## **Article 24**

### **Multilateral Conventions**

If a multilateral convention comes into force in respect of both Contracting Parties, consultations may be held in accordance with Article 19 of this Agreement with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

**Article 25**  
**Entry into Force**

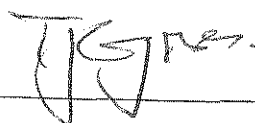
1. This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. The *Agreement between the Government of Canada and the Government of New Zealand on Air Transport*, done at Ottawa on 4 September 1985, as amended, shall terminate upon entry into force of this Agreement.

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

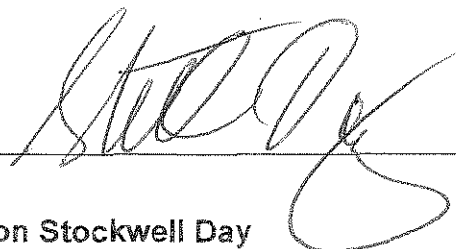
DONE in duplicate at *Singapore* on this *21<sup>st</sup>* day of *July*, 2009, in the English and French languages, each version being equally authentic.

For the Government of New Zealand:



Hon Tim Groser  
Minister of Trade

For the Government of Canada:



Hon Stockwell Day  
Minister for International Trade

## ANNEX I

### Route Schedule

The Contracting Parties agree that the designated airlines of each Contracting Party may operate the routes set out in the applicable section of this Annex, in accordance with the notes specified.

#### Section I

Airlines designated by the Government of Canada may operate scheduled passenger-combination air services and/or scheduled all-cargo air services in either or both directions between points on the following routes and in accordance with the following notes:

Points Behind Canada	Points in Canada	Intermediate Points	Points in New Zealand	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

#### Notes:

1. Traffic may be picked up at Points in Canada and set down at Points in New Zealand and vice versa. Traffic may be picked up at Points Behind

Canada, at Intermediate Points, and at Points Beyond and set down at Points in New Zealand and vice versa.

2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in Canada, at Intermediate Points, and at Points in New Zealand.

3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option: (a) serve Points in New Zealand separately or in combination, and (b) omit any points on the route, provided that, with the exception of all-cargo services, all services serve at least one of the Points in Canada, without directional or geographic limitation.

4. Different flight numbers may be combined within one aircraft operation. Points Behind Canada may be served with or without change of aircraft or flight number and the designated airlines of Canada may hold out and advertise such services to the public as through services.

5. The Contracting Parties require that the designated airlines of Canada notify the aeronautical authorities of New Zealand of air services to be operated between third countries and Points in New Zealand ninety (90) days in advance or such lesser period as may be authorized by the aeronautical authorities of New Zealand and each of the points may be changed on ninety (90) days' notice to the aeronautical authorities of New Zealand or such lesser period as may be authorized by the aeronautical authorities of New Zealand.

6. (a) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of New Zealand, each designated airline of Canada may, at its discretion, enter into cooperative arrangements for the purposes of:

(i) holding-out the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of Canada, of New Zealand, and/or of any third country or third countries; and/or on any surface transportation providers and/or

(ii) carrying traffic under the code of any other airlines that have been authorized by the aeronautical authorities of New Zealand to sell transportation under their own codes on flights operated by the designated airline of Canada.

(b) All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

(c) Code-sharing services by each designated airline of Canada involving transportation between the Points in New Zealand shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of New Zealand to provide services between the Points in New Zealand. All transportation between the Points in New Zealand under the code of each designated airline of Canada shall only be available as part of an international journey.

(d) The aeronautical authorities of New Zealand shall not withhold permission for code-sharing services identified in Note 6 subparagraph (a) (i) by the designated airlines of Canada on the basis that the airlines operating the aircraft do not have the right from New Zealand to carry traffic under the codes of the airlines designated by Canada.

(e) All participants in such code-sharing arrangements shall ensure



that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

7. The Contracting Parties shall permit each designated airline of Canada, at any points on the specified route and at its option, to transfer traffic between its own aircraft without any limitation as to type, size or number of aircraft, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such points is a continuation of the transportation from Canada and, in the inbound direction, the transportation to Canada is a continuation of the transportation from beyond such points and provided that all passenger and combination flights involved in the transfer originate or terminate in Canada. For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.

8. (a) The Contracting Parties shall permit the designated airlines of Canada, when operating in the territory of New Zealand:

(i) without restriction, to employ in connection with the agreed services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations;

(ii) to have access to airport customs processing and facilities for cargo moving by surface or by air; and

(iii) to elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with surface carriers,

subject to regulatory requirements, including surface transportation operated by other airlines.

(b) Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the transportation.

## Section II

Airlines designated by the Government of New Zealand may operate scheduled passenger-combination air services and/or scheduled all-cargo air services in either or both directions between points on the following routes and in accordance with the following notes:

Points Behind New Zealand	Points in New Zealand	Intermediate Points	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

### Notes:

1. Traffic may be picked up at Points in New Zealand and set down at Points in Canada and vice versa. Traffic may be picked up at Points

Behind New Zealand, at Intermediate Points, and at Points Beyond and set down at Points in Canada and vice versa.

2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in New Zealand, at Intermediate Points, and at Points in Canada.

3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option: (a) serve Points in Canada separately or in combination, and (b) omit any points on the route, provided that, with the exception of all-cargo services, all services serve at least one of the Points in New Zealand, without directional or geographic limitation.

4. Different flight numbers may be combined within one aircraft operation. Points Behind New Zealand may be served with or without change of aircraft or flight number and the designated airline(s) of New Zealand may hold out and advertise such services to the public as through services.

5. The Contracting Parties require that the designated airline(s) of New Zealand notify the aeronautical authorities of Canada of air services to be operated between third countries and Points in Canada ninety (90) days in advance or such lesser period as may be authorized by the aeronautical authorities of Canada and each of the points may be changed on ninety (90) days' notice to the aeronautical authorities of Canada or such lesser period as may be authorized by the aeronautical authorities of Canada.

6. (a) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of Canada, each designated airline of New Zealand may, at its discretion, enter into cooperative

arrangements for the purposes of:

(i) holding out the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of New Zealand, of Canada, and/or of any third country or countries; and/or on any surface transportation providers and/or

(ii) carrying traffic under the code of any other airlines that have been authorized by the aeronautical authorities of Canada to sell transportation under their own codes on flights operated by the designated airline of New Zealand.

(b) All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

(c) Code-sharing services by each designated airline of New Zealand involving transportation between the Points in Canada shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of Canada to provide services between the Points in Canada. All transportation between the Points in Canada under the code of each designated airline of New Zealand shall only be available as part of an international journey.

(d) The aeronautical authorities of Canada shall not withhold permission for code-sharing services identified in Note 6 subparagraph (a) (i) by the designated airlines of New Zealand on the basis that the airlines operating the aircraft do not have the right from Canada to carry traffic under the codes of the airlines designated by New Zealand.

(e) All participants in such code-sharing arrangements shall ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the journey.

7. The Contracting Parties shall permit each designated airline of New Zealand, at any points on the specified route and at its option, to transfer traffic between its own aircraft without any limitation as to type, size or number of aircraft, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such points is a continuation of the transportation from New Zealand and, in the inbound direction, the transportation to New Zealand is a continuation of the transportation from beyond such points and provided that all passenger and combination flights involved in the transfer originate or terminate in New Zealand. For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.

8. (a) The Contracting Parties shall permit the designated airlines of New Zealand, when operating in the territory of Canada:

(i) without restriction, to employ in connection with the agreed services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations;

(ii) to have access to airport customs processing and facilities for cargo moving by surface or by air; and

(iii) to elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with surface providers, subject to regulatory requirements, including surface transportation operated by other airlines.

(b) Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are fully informed of the identity of the operator and the mode of transportation for each segment of the transportation.

**Accord sur le Transport Aérien**  
**entre**  
**le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande**  
**et**  
**le Gouvernement du Canada**

## Table des Matières

<b><u>ARTICLE</u></b>	<b><u>TITRE</u></b>
1	Titres et définitions
2	Octroi des droits
3	Désignation
4	Autorisation
5	Rétention, révocation, suspension et limitation des autorisations
6	Application des lois
7	Normes de sécurité, certificats, brevets et licences
8	Sûreté de l'aviation
9	Droits de douane et autres frais
10	Statistiques
11	Tarifs
12	Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques
13	Frais relatifs aux aéroports et aux installations et services aéronautiques
14	Capacité
15	Représentants d'entreprises de transport aérien
16	Services au sol
17	Ventes et transfert de fonds
18	Applicabilité aux vols nolisés / non réguliers
19	Consultations
20	Amendement
21	Règlement des différends
22	Dénonciation
23	Enregistrement auprès de l'OACI



- 24 Conventions multilatérales
- 25 Entrée en vigueur

**Accord sur le Transport Aérien**  
**entre**  
**le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande**  
**et**  
**le Gouvernement du Canada**

Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le gouvernement du Canada, ci-après désignées les « Parties contractantes »,

Étant toutes deux parties à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant assurer le plus haut degré de sûreté et de sécurité au transport aérien international,

Reconnaissant l'importance du transport aérien international dans la promotion des échanges commerciaux, du tourisme et des investissements,

Désirant promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien international,

Désirant conclure un accord sur le transport aérien en sus de ladite Convention,

Sont convenus de ce qui suit :

## **Article 1**

### **Titres et définitions**

1. Les titres utilisés dans le présent accord ne servent qu'à des fins de référence.
  
2. Sauf disposition contraire, les définitions suivantes s'appliquent au présent accord.

« accord » s'entend du présent accord, toute annexe qui y est jointe, et tout amendement au présent accord ou à toute annexe.

« autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Canada, du ministre des Transports du Canada et de l'Office des Transports du Canada et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du ministre responsable en matière d'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions des dites autorités.

« Convention » s'entend de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement de la Convention ou des Annexes, conformément aux articles 90 et 94 de cette dernière, pourvu que ces annexes et amendements aient été adoptés par les deux Parties contractantes.

« entreprise de transport aérien » s'entend de toute entreprise de cette nature offrant ou exploitant un transport aérien;

« entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent accord.

« service aérien » et « service aérien international » ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention.

« services convenus » s'entend de l'exploitation de services aériens réguliers sur les routes spécifiées au présent accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée.

« territoire » s'entend, pour chaque Partie contractante, de ses régions terrestres (partie continentale et îles), de ses eaux internes et de sa mer territoriale selon son droit national, et comprend l'espace aérien au-dessus de ces régions; cependant, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme « territoire » exclut Tokelau.

## **Article 2**

### **Octroi des droits**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'atterrir sur son territoire dans un but non commercial ;

- c) dans la mesure où le présent accord l'autorise, le droit de faire des escales sur son territoire, sur les routes spécifiées au présent accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer du trafic international de passagers et de marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée.

2. Chaque Partie contractante accorde aussi les droits prévus aux alinéas 1 a) et 1 b) du présent article aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante qui ne sont pas désignées conformément à l'article 3 du présent accord.

3. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas pour effet de conférer à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

### **Article 3** **Désignation**

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées au présent accord pour cette Partie contractante, et de retirer une désignation ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle qui avait été désignée préalablement.

## **Article 4**

### **Autorisation**

1. Sur réception d'un avis de désignation ou de substitution émis en vertu de l'article 3 du présent accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante délivrent sans tarder, conformément aux lois et aux règlements de cette dernière, à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Les Parties contractantes confirment que, sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, en autant que ladite entreprise se conforme aux dispositions du présent accord.

## **Article 5**

### **Rétention, révocation, suspension et limitation des autorisations**

1. Malgré le paragraphe 1 de l'article 4, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de retenir les autorisations visées à l'article 4 du présent accord à l'encontre d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de révoquer ou de suspendre ces autorisations ou de les assortir de conditions, temporairement ou en permanence, si, selon le cas :

- a) l'entreprise en cause ne remplit pas les conditions requises en fonction des lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante accordant les droits ;

- b) l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant les droits ;
- c) elles ne sont pas convaincues qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause appartiennent à la Partie contractante désignant l'entreprise ou à ses ressortissants ;
- d) l'entreprise en cause, dans l'exploitation des services, enfreint de quelque autre manière les conditions énoncées dans le présent accord.

2. A moins qu'une mesure immédiate ne s'avère nécessaire pour prévenir une infraction aux lois et règlements précités, ou que la sécurité ou la sûreté n'exige une action conformément aux dispositions des articles 7 et 8 du présent accord, les droits dont il est question au paragraphe 1 du présent article ne peuvent être exercés qu'après la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, en conformité avec l'article 19 du présent accord.

## **Article 6**

### **Application des lois**

1. Chaque Partie contractante exige l'observation :
  - a) de ses lois, règlements et procédures régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs, par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie

contractante à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour sur ledit territoire.

- b) de ses lois et règlements régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage et de marchandises incluant le courrier (comme les règlements sur l'entrée, le congé, le transit, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine), par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par lesdits passagers et membres d'équipage ou pour leur compte, ainsi que de ceux applicables aux marchandises, incluant le courrier, transportées par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, durant leur transit, entrée, sortie et séjour sur ledit territoire.

2. Dans l'application de ces lois et règlements, une Partie contractante, dans des circonstances semblables, accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de ce genre qui assure des services aériens internationaux semblables.

## **Article 7**

### **Normes de sécurité, certificats, brevets et licences**

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou rendus valides par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour l'exploitation



des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou rendus valides conformément à des normes au moins aussi exigeantes que celles établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de leur propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets d'aptitude, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus, permettent une dérogation aux normes minimales établies en vertu de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, conformément à l'article 19 du présent accord, afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

3. Les consultations relatives aux normes et aux exigences en matière de sécurité qui sont maintenues et appliquées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en ce qui a trait aux installations aéronautiques, aux membres d'équipage, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées sont tenues dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou dans tout autre délai déterminé par ces dernières. Si, après de telles consultations, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont d'avis que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'assurent pas

efficacement le maintien et l'application de normes et d'exigences en matière de sécurité dans ces domaines qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les informent des mesures qu'elles jugent nécessaires afin que ces normes minimales soient respectées. L'omission de prendre des mesures correctives pertinentes dans les quinze (15) jours ou dans tout autre délai accepté par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a émis l'avis, constitue un motif de rétention, de révocation, de suspension ou d'imposition de conditions aux autorisations accordées aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, chaque Partie contractante accepte que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ou, lorsqu'approuvé, pour son compte peut, lorsqu'à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen de la part des autorités aéronautiques de cette dernière, à bord et autour de l'aéronef, pour s'assurer de la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux des membres de son équipage ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (désignée au présent article, par l'expression ' inspection au sol '), à la condition qu'une telle inspection ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

5. Si, après avoir procédé à une inspection au sol, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante constatent, selon le cas :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales alors en vigueur en vertu de la Convention ;

- (b) qu'il y a un manque de maintien et d'application des normes de sécurité alors en vigueur en vertu de la Convention,

les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent, aux fins de l'article 33 de la Convention et à leur discrétion, déterminer que les exigences selon lesquelles les certificats, les brevets ou les licences à l'égard de cet aéronef ou des membres d'équipage ont été délivrés ou rendus valides ou que les exigences selon lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Cette même détermination peut être faite dans le cas d'un refus d'accès à l'aéronef pour une inspection au sol.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit, sans consultation, de retenir, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations accordées à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si les autorités aéronautiques de la première Partie contractante concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien

7. Toute mesure prise par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément aux paragraphes 3 ou 6 ci-dessus est levée dès que le motif pour lequel cette mesure a été prise n'existe plus.

## **Article 8**

### **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 fait partie intégrante du présent accord.

2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, fait à Montréal le 24 février 1988, de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1er mars 1991, de même qu'à toute autre convention multilatérale régissant la sécurité de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.

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

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale; les Parties contractantes exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège principal d'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. En conséquence,

chaque Partie contractante prévient, sur demande, l'autre Partie contractante de toute divergence entre ses lois, sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes se rapportant à la sûreté de l'aviation que contiennent les Annexes dont il est question dans le présent paragraphe. Une Partie contractante peut, à tout moment, solliciter des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-dessus et qui sont prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que soient appliquées efficacement sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages de cabine, des bagages, des marchandises, du courrier et des provisions de bord, avant et durant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante, dans la mesure du possible, acquiesce à toute demande qui lui est adressée par l'autre Partie contractante pour prendre des mesures de sûreté spéciales et raisonnables visant à faire face à une menace particulière. Ces mesures de sécurité spéciales demeurent en vigueur jusqu'à ce que des mesures de rechange équivalentes aient été acceptées par la Partie contractante qui demande les mesures.

7. Chaque Partie contractante a le droit, sur préavis de soixante (60) jours, à ce que ses autorités aéronautiques procèdent à une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des mesures de sûreté prises, ou dont la prise est prévue, par les exploitants d'aéronefs en ce qui

concerne les vols à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante. Les dispositions administratives, notamment l'établissement de dates spécifiques pour la réalisation de ces évaluations, sont prises d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et mises en application sans délai, de sorte que les évaluations soient effectuées rapidement.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et des membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées, destinées à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander la tenue de consultations. Ces consultations débutent dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une telle demande. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue un motif valable pour la première Partie contractante de retenir, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Lorsqu'un cas d'urgence le justifie, ou afin de prévenir d'autres inobservances des dispositions du présent article, la Partie contractante qui croit que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article peut prendre des mesures provisoires en tout temps.

## **Article 9**

### **Droits de douane et autres frais**

1. Dans toute la mesure où sa législation et sa réglementation nationales le permettent et sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, notamment les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les spiritueux, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles que l'on prévoit d'utiliser ou que l'on utilise exclusivement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise, de même que les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise.

2. Les exemptions accordées relativement aux objets visés au paragraphe 1 du présent article s'appliquent lorsque ces objets sont :

- a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou en son nom ;
- b) conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ du territoire de cette dernière ;

- c) pris à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ;

indépendamment du fait que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, pourvu que ces objets ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement habituel des aéronefs ainsi que les fournitures et les approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans un tel cas, ils peuvent être placés sous la surveillance des dites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers applicables sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes sont exemptés des droits de douane et des autres frais semblables.



## **Article 10**

### **Statistiques**

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent, ou amènent leurs entreprises de transport aérien désignées à fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, les relevés statistiques (périodiques ou autres) pouvant être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris des statistiques indiquant le point d'origine et le point de destination finale du trafic.

## **Article 11**

### **Tarifs**

1. Les définitions suivantes s'appliquent au présent article.
  - a) « tarifs » s'entend d'une publication qui indique tous les taux, frais, charges, conditions de transport, classifications, règles, règlements, pratiques et services connexes, applicables au transport de passagers et de leur bagage et de marchandise, mais excluant la rémunération et les conditions de transport applicables au courrier;
  - b) « prix » s'entend de tout taux, frais ou charge contenu dans les tarifs (incluant les régimes particuliers pour grands voyageurs ou les autres bénéfices offerts en association avec le transport aérien) pour le transport de passagers (et de leurs bagages) ou des marchandises (à l'exclusion du courrier) et les conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels taux, frais ou charge, mais excluant les conditions générales de transport.

c) « conditions générales de transport » s'entend des conditions de transport contenues dans les tarifs qui s'appliquent de manière générale aux services convenus mais ne sont directement liées à aucun prix.

2. Les forces du marché sont le principal facteur considéré lors de l'établissement des prix du transport dans le cadre des services convenus. Les Parties contractantes permettent aux entreprises de transport aérien désignées d'établir les tarifs dont il est question au présent article individuellement ou, au choix des entreprises de transport aérien, de manière coordonnée entre elles ou avec d'autres entreprises de transport aérien. Une entreprise de transport aérien désignée n'est tenue de justifier ses prix qu'auprès de ses propres autorités aéronautiques.

3. Les Parties contractantes n'exigent pas le dépôt des prix du transport dans le cadre des services convenus. Une Partie contractante peut exiger que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante permettent à ses autorités aéronautiques d'accéder immédiatement, sur demande, à des renseignements relatifs aux prix d'une manière et sous un format qui sont acceptables à ces autorités aéronautiques.

4. Les Parties contractantes permettent (tacitement ou expressément) l'entrée et le maintien en vigueur des prix relatifs aux services convenus à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soient insatisfaites. Sauf dans la mesure où le prévoient les dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucune des Parties contractantes ne prend des mesures pour prévenir la prise d'effet ou le maintien d'un prix qu'une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes charge ou se propose de charger pour un transport dans le

cadre des services convenus. Toute intervention des autorités aéronautiques a comme principaux objectifs :

- a) d'empêcher les prix et les pratiques déraisonnablement discriminatoires;
- b) de protéger les consommateurs contre les prix déraisonnablement élevés ou restrictifs par suite d'un abus d'une position dominante;
- c) de protéger les entreprises de transport aérien contre les prix artificiellement bas en raison de quelque subvention gouvernementale directe ou indirecte ;
- d) de protéger les entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement bas, lorsqu'il existe des éléments de preuve indiquant une intention d'éliminer la concurrence.

5. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante sont insatisfaites d'un prix, elles en notifient les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée. Dans les dix (10) jours ouvrables qui suivent la réception de cet avis, les autorités aéronautiques ainsi notifiées en accusent réception et indiquent si elles sont en accord ou non avec l'avis exprimé. Les autorités aéronautiques coopèrent pour obtenir les renseignements nécessaires à l'examen du prix visé par l'avis d'insatisfaction. Si les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ont indiqué leur accord avec l'avis d'insatisfaction, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes prennent des mesures immédiates pour s'assurer que le prix n'est plus proposé ni exigé.

6. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent demander, en tout temps, la tenue de discussions techniques concernant les prix. À moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les autorités aéronautiques, les discussions techniques commencent au plus tard dans les dix (10) jours ouvrables qui suivent la date de la réception de la demande de discussions techniques.

7. Les conditions générales de transport sont assujetties aux lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante peut exiger que ces conditions générales soient notifiées à ses autorités aéronautiques ou déposées auprès de ces dernières. Si une Partie contractante prend des mesures de désapprobation visant une de ces conditions générales d'une entreprise de transport aérien désignée elle en informe promptement l'autre Partie contractante.

8. Les Parties contractantes peuvent exiger que les entreprises de transport aérien désignées mettent à la disposition du grand public toute l'information concernant les prix et les conditions générales de transport.

## **Article 12**

### **Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques**

Chaque Partie contractante s'assure que les aéroports, voies aériennes, services de contrôle de la circulation et de la navigation aériennes et de sûreté de l'aviation ainsi que toutes autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie contractante sont mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute autre entreprise de

transport aérien au moment où sont pris les arrangements en vue de leur utilisation.

### **Article 13**

#### **Frais relatifs aux aéroports et aux installations et services aéronautiques**

1. Aux fins du présent article, « frais d'utilisation » s'entend des frais imposés aux entreprises de transport aérien pour la mise à leur disposition de services d'installations aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sécurité et de sûreté de l'aviation ainsi que d'autres installations et services connexes.

2. Chaque Partie contractante s'assure que les frais d'utilisation que les autorités ou les organismes de taxation compétents de chaque Partie contractante peuvent exiger des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante qui utilisent des services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien sont justes, raisonnables et ne sont pas injustement discriminatoires. En tout état de cause, les frais de cette nature exigés des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sont établis à des conditions pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.

3. Chaque Partie contractante s'assure que les frais d'utilisation que les autorités ou les organismes de taxation compétents de chaque Partie contractante peuvent exiger des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante qui utilisent les aéroports, les services et les installations de sûreté de l'aviation et d'autres services et installations connexes sont justes, raisonnables, ne sont pas injustement discriminatoires et sont répartis équitablement entre les différentes

catégories d'usagers. En tout état de cause, les frais d'utilisation de cette nature exigés des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sont établis à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien à la date à laquelle les frais en question sont exigés.

4. Chaque Partie contractante s'assure que les frais d'utilisation exigés des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en vertu du paragraphe 3 peuvent représenter, sans toutefois excéder, ce qu'il en coûte au total aux autorités ou aux organismes de taxation compétents pour offrir, de façon adéquate, les services et les installations aéroportuaires et de sûreté de l'aviation et autres services et installations connexes à l'aéroport ou dans le réseau des aéroports. Ces frais peuvent inclure un taux raisonnable de rendement de l'actif, après dépréciation. Les services et les installations à l'égard desquels des frais sont exigés sont exploités selon des critères d'efficacité et de rentabilité.

5. Chaque Partie contractante favorise les consultations entre les autorités ou les organismes de taxation compétents situés sur son territoire et les entreprises de transport aérien ou les organismes représentant ces derniers qui utilisent les services et les installations en cause, et encourage les organismes de taxation compétents et les entreprises de transport aérien ou les organismes représentant ces derniers à s'échanger toute l'information nécessaire pour permettre l'examen rigoureux de la question du caractère raisonnable des frais au regard des principes prévus aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités ou les organismes de taxation compétents à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des frais d'utilisation afin de leur permettre de donner leur avis avant que les changements soient apportés.

6. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes, dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 21 du présent accord, n'est déclarée en infraction au présent article, sauf a) si elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, les frais ou la pratique dont s'est plaint l'autre Partie contractante; ou b) si, au terme d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures qu'elle est habilitée à prendre pour remédier à la pratique ou aux frais incompatibles avec les dispositions du présent article.

## **Article 14**

### **Capacité**

1. Chaque partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes des occasions égales et équitables pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le présent accord.

2. Chaque Partie contractante permet à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de déterminer la fréquence et la capacité des services convenus qu'elle offre en fonction de ses considérations commerciales sur le marché. En conséquence, ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'impose à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante d'exigence en fait de capacité, de fréquence ou de trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent accord. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume de trafic, la fréquence ou la régularité de service, ou le ou les types d'aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où cela est nécessaire aux fins des douanes ou d'autres services d'inspection gouvernementaux ou pour des motifs d'ordre technique ou

opérationnel à des conditions uniformes et conformes à l'article 15 de la Convention.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger, à des fins informatives, le dépôt d'horaires ou d'indicateurs au moins trente (30) jours avant la prise d'effet de nouveaux services ou de services révisés, ou dans le délai plus bref qu'elles déterminent. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante exigent le dépôt de documents à des fins informatives, elles minimisent le fardeau administratif des exigences et des procédures en matière de dépôt pour l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

## **Article 15**

### **Représentants d'entreprises de transport aérien**

1. Chaque Partie contractante permet :

a) aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à titre réciproque, de faire venir et de maintenir sur son territoire les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique de ces entreprises, selon ce qui est requis pour l'exploitation des services convenus;

b) au gré des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de combler les besoins en personnel par leur propre personnel, ou en ayant recours aux services de tout autre organisme ou de toute autre compagnie ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur son territoire et autorisée à assurer ces services pour le compte d'autres entreprises de transport aérien.



2. Chaque Partie contractante

a) accorde, dans les plus brefs délais et en conformité avec ses lois et règlements, les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés visés au paragraphe 1 du présent article;

(b) facilite et accélère les procédures d'obtention des permis de travail requis des employés qui exercent certaines fonctions provisoires dont la durée ne dépasse pas quatre-vingt-dix (90) jours.

**Article 16**  
**Services au sol**

1. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles exploitent sur son territoire :

a) à titre réciproque, à assurer, sur son territoire, leurs propres services au sol ou, à leur choix, à s'adresser pour tout ou partie de ces services à tout agent autorisé par ses autorités compétentes à assurer de tels services;

b) à fournir des services au sol pour le compte d'autres entreprises de transport aérien faisant affaire au même aéroport situé sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'exercice des droits prévus aux alinéas 1 a) et b) du présent article est assujéti uniquement aux contraintes physiques ou opérationnelles liées à des questions de sûreté ou de sécurité aéroportuaire. Les contraintes sont appliquées uniformément et selon des conditions non

moins favorables que les conditions les plus favorables appliquées à une entreprise de transport aérien affectée à des services aériens internationaux analogues au moment où les contraintes sont imposées.

## **Article 17**

### **Ventes et transfert de fonds**

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

a) de procéder directement ou à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, à la vente de titres de transport aérien sur son territoire, et ce, dans la devise de ce territoire ou, à sa discrétion, dans les devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne peut acquérir ces titres dans les devises acceptées par l'entreprise;

b) de convertir et de remettre à l'étranger, sur demande, les fonds qu'elle obtient dans le cours normal de ses activités. La conversion et la remise sont autorisées sans délai et sans restriction, sur la base des taux de change en devises étrangères applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne sont assujetties à aucun frais, sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions;

c) de payer des dépenses locales, y compris des achats de carburant, sur son territoire en devise locale ou, à la discrétion de l'entreprise de transport aérien désignée, en devise librement convertible.

## **Article 18**

### **Applicabilité aux vols nolisés / non réguliers**

1. Les dispositions prévues aux articles 6 (Application des lois), 7 (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), 8 (Sûreté de l'aviation), 9 (Droits de douane et autres frais), 10 (Statistiques), 12 (Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques), 13 (Frais relatifs aux aéroports et aux installations et services aéronautiques), 15 (Représentants d'entreprises de transport aérien), 16 (Services au sol), 17 (Ventes et transfert de fonds) et 19 (Consultations) du présent accord s'appliquent aussi aux vols nolisés et autres vols non réguliers exploités par les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise de transport aérien qui exploite ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne modifient en rien les lois et règlements nationaux régissant l'autorisation accordée aux entreprises de transport aérien d'assurer des vols nolisés ou non réguliers, ni la conduite des entreprises de transport aérien ou des autres parties qui participent à l'organisation de ces activités.

## **Article 19**

### **Consultations**

1. Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment par voie diplomatique la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent accord ou l'observation du présent accord. Ces consultations, qui peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, commencent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit un avis écrit, à moins que les

Parties contractantes en conviennent autrement ou que le présent accord en dispose autrement.

## **Article 20**

### **Amendement**

Tout amendement au présent accord qui est déterminé conjointement à la suite de consultations tenues en conformité avec l'article 19 du présent accord entre en vigueur à la date du dernier avis écrit, transmis par les voies diplomatiques, au moyen duquel les Parties contractantes se sont mutuellement notifiées de l'accomplissement de toutes les procédures internes requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 21**

### **Règlement des différends**

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par voie de consultations tenues conformément à l'article 19 du présent accord.

2. Si le différend n'est pas réglé dans les 60 jours du début des consultations en vertu de l'article 19 du présent accord, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend, pour qu'il soit tranché, à une personne ou à un organisme, ou l'une ou l'autre des Parties contractantes peut soumettre le différend, pour qu'il soit tranché, à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante nommant un arbitre, et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours suivant la date où l'une d'elles a reçu de l'autre Partie

contractante, par les voies diplomatiques, une note écrite demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres selon le cas. Si le président est de la même nationalité qu'une des Parties contractantes, le vice-président qui a le rang le plus élevé et qui n'est pas exclu pour le même motif, effectue la nomination. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, il agit en qualité de président du tribunal, et il détermine le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Les Parties contractantes assument à part égale les dépenses du tribunal.

5. Tant et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise de transport aérien désignée défaillante.

## **Article 22**

### **Dénonciation**

Une Partie contractante peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent accord, aviser par écrit, par les voies

diplomatiques, l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent accord. Un tel avis est transmis simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent accord prend fin un (1) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que cet avis ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. Faute d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, l'avis est réputé avoir été reçu quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### **Article 23**

#### **Enregistrement auprès de l'OACI**

Le présent accord et tout amendement qui y est apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### **Article 24**

#### **Conventions multilatérales**

Advenant l'entrée en vigueur d'une convention multilatérale qui lie les deux Parties contractantes, des consultations peuvent être menées en conformité avec l'article 19 du présent accord afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale ont des incidences sur le présent accord.

### **Article 25**

#### **Entrée en vigueur**

1. Le présent accord entre en vigueur à la date du dernier avis écrit, transmis par les voies diplomatiques, au moyen duquel les Parties contractantes se sont mutuellement notifiées de l'accomplissement de

toutes les procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent accord.

2. *L'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Zélande sur le transport aérien, fait à Ottawa le 4<sup>e</sup> jour de septembre 1985, tel qu'amendé, prend fin au moment de l'entrée en vigueur du présent accord.*

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à *Singapour* ce *21* jour de *juillet*, 2009, dans les langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

Pour le gouvernement de la  
Nouvelle-Zélande:



Hon Tim Groser  
Ministre du Commerce

Pour le gouvernement du Canada:



Hon Stockwell Day  
Ministre du Commerce international

## ANNEXE I

### Affectation de Routes

Les Parties contractantes conviennent que les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties peuvent exploiter les routes précisées dans la section applicable de la présente annexe, conformément aux remarques qui y sont énoncées.

#### Section I

Les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement du Canada peuvent exploiter les services aériens réguliers pour le transport combiné de passagers et de marchandises ou les services aériens réguliers de transport tout-cargo dans l'une ou l'autre direction, ou les deux, entre des points situés sur les routes suivantes, et conformément aux remarques qui suivent :

Points antérieurs au Canada	Points au Canada	Points intermédiaires	Points en Nouvelle-Zélande	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points



## Remarques

1. Le trafic peut être embarqué aux points situés au Canada et débarqué aux points situés en Nouvelle-Zélande, et inversement. Le trafic peut être embarqué aux points antérieurs au Canada, aux points intermédiaires, et aux points situés au-delà, et débarqué aux points situés en Nouvelle-Zélande, et inversement.
2. Des droits de transit et des droits propres d'escale sont disponibles aux points situés au Canada, aux points intermédiaires et aux points situés en Nouvelle-Zélande.
3. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, à son gré et pour quelque vol que ce soit : a) desservir des points situés en Nouvelle-Zélande, de façon séparée ou combinée, b) omettre tout point situé sur la route, à la condition que tous les services à l'exception des services de transport tout-cargo, desservent au moins un des points situés au Canada, sans restriction géographique ou de direction.
4. Différents numéros de vol peuvent être combinés pour l'exploitation d'un même aéronef. Les points antérieurs au Canada peuvent être desservis avec ou sans changement d'appareil ou de numéro de vol, et les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent présenter et annoncer ces services au public comme étant des services directs.
5. Les Parties contractantes exigent que les entreprises de transport aérien désignées du Canada notifient les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande des services aériens qui seront exploités entre des pays tiers et des points situés en Nouvelle-Zélande quatre-vingt dix (90) jours à l'avance, ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques de la

Nouvelle-Zélande y consentent, et chacun des points peut être modifié sur préavis de quatre-vingt dix (90) jours donné aux autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande ou sur préavis plus court si les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande y consentent.

6. (a) Sous réserve des exigences réglementaires habituellement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande, chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada peut, à sa discrétion, conclure des ententes de coopération aux fins suivantes :

i) offrir les services convenus sur les routes spécifiées en vertu d'un partage de codes (c'est-à-dire vendre des titres de transport sous son propre code) sur des vols exploités par toute entreprise de transport aérien du Canada, de la Nouvelle-Zélande ou de tout pays tiers; ou de tout transporteur terrestre ;

ii) transporter du trafic sous le code de toute(s) autre(s) entreprise(s) de transport aérien autorisée(s) par les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande à vendre des titres de transport sous leur propre code sur des vols exploités par l'entreprise de transport aérien désignée du Canada.

(b) Toutes les entreprises de transport aérien ayant conclu une entente de coopération détiennent les autorisations applicables relatives à la route.

(c) Les services visés par le partage de codes exploités par chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada concernant le transport entre des points situés en Nouvelle-Zélande sont limités aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les

autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande à fournir des services entre les points situés en Nouvelle-Zélande. Les services de transport entre les points situés en Nouvelle-Zélande sous le code de chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada ne sont offerts que dans le cadre d'un itinéraire international.

(d) Les autorités aéronautiques de la Nouvelle-Zélande ne peuvent refuser d'autoriser les services de partage de codes visés à l'alinéa 6(a)i) offerts par les entreprises de transport aérien désignées du Canada au motif que les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef ne sont pas autorisées par la Nouvelle-Zélande à transporter du trafic sous les codes des entreprises de transport aérien désignés par le Canada.

(e) Tous les participants à de telles ententes de partage de codes doivent veiller à ce que les passagers soient bien informés de l'identité du transporteur et du mode de transport pour chaque portion du trajet.

7. Les Parties contractantes autorisent chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada, à tout point situé sur la route spécifiée et à sa discrétion, à transférer du trafic entre des aéronefs lui appartenant, sans restriction quant au type, à la taille ou au nombre d'aéronefs, à la condition qu'à l'aller, le transport au-delà de ces points soit la continuation d'un vol en provenance du Canada et qu'au retour, le transport à destination du Canada soit la continuation d'un vol en provenance de ces points au-delà, et que tous les vols de passagers et les vols combinés de passagers et de marchandises touchés par le transfert aient le Canada pour origine ou destination finale. Aux fins des services de partage de codes, les entreprises de transport aérien peuvent effectuer des transferts de trafic entre aéronefs sans restriction.

8. (a) Les Parties contractantes accordent aux entreprises de transport aérien désignées du Canada les autorisations suivantes lorsque leurs activités se déroulent en Nouvelle-Zélande :

i) utiliser sans restriction, en lien avec les services convenus, tout transport terrestre de marchandises en provenance ou à destination de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport en provenance ou à destination de tout aéroport ayant des services de douane, y compris s'il y a lieu, le droit de transporter des marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation applicables;

ii) avoir accès aux installations et aux services de douanes pour le transport de marchandises par voie terrestre ou aérienne ;

iii) choisir de procéder elles-mêmes au transport terrestre ou le fournir en concluant des ententes avec des transporteurs terrestres, sous réserve des exigences réglementaires, ou recourir aux services de transport terrestre fournis par d'autres entreprises de transport aérien.

(b) Ces services de transport intermodal peuvent être offerts selon un tarif unique global couvrant le transport aérien et le transport terrestre combiné, à la condition que les expéditeurs soient bien informés de l'identité du transporteur et du mode de transport pour chaque portion du trajet.

## Section II

Les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement de la Nouvelle-Zélande peuvent exploiter les services aériens réguliers pour le transport combiné de passagers et de marchandises ou les services aériens réguliers de transport tout-cargo dans l'une ou l'autre direction, ou les deux, entre des points situés sur les routes suivantes, et conformément aux remarques qui suivent :

Points antérieurs à la Nouvelle-Zélande	Points en Nouvelle-Zélande	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

### Remarques

1. Le trafic peut être embarqué aux points situés en Nouvelle-Zélande et débarqué aux points situés au Canada, et inversement. Le trafic peut être embarqué aux points antérieurs à la Nouvelle-Zélande, aux points intermédiaires, et aux points situés au-delà, et débarqué aux points situés au Canada, et inversement.

2. Des droits de transit et des droits propres d'escale sont disponibles aux points situés en Nouvelle-Zélande, aux points intermédiaires et aux points situés au Canada.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, à son gré et pour quelque vol que ce soit : a) desservir des points situés au Canada, de façon séparée ou combinée, b) omettre tout point situé sur la route, à la condition que tous les services à l'exception des services de transport tout-cargo, desservent au moins un des points situés en Nouvelle-Zélande, sans restriction géographique ou de direction.

4. Différents numéros de vol peuvent être combinés pour l'exploitation d'un même aéronef. Les points antérieurs à la Nouvelle-Zélande peuvent être desservis avec ou sans changement d'appareil ou de numéro de vol, et les entreprises de transport aérien désignées de la Nouvelle-Zélande peuvent présenter et annoncer ces services au public comme étant des services directs.

5. Les Parties contractantes exigent que les entreprises de transport aérien désignées de la Nouvelle-Zélande notifient les autorités aéronautiques du Canada des services aériens qui seront exploités entre des pays tiers et des points situés au Canada quatre-vingt dix (90) jours à l'avance, ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques du Canada y consentent, et chacun des points peut être modifié sur préavis de quatre-vingt dix (90) jours donné aux autorités aéronautiques du Canada ou sur préavis plus court si les autorités aéronautiques du Canada y consentent.

6. (a) Sous réserve des exigences réglementaires habituellement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques du Canada, chaque entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande peut, à sa discrétion, conclure des ententes de coopération aux fins suivantes :

i) offrir les services convenus sur les routes spécifiées en vertu d'un partage de codes (c'est-à-dire vendre des titres de transport sous son propre code) sur des vols exploités par toute entreprise de transport aérien de la Nouvelle-Zélande, du Canada ou de tout pays tiers; ou de tout transporteur terrestre ;

ii) transporter du trafic sous le code de toute(s) autre(s) entreprise(s) de transport aérien autorisée(s) par les autorités aéronautiques du Canada à vendre des titres de transport sous leur propre code sur des vols exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande.

(b) Toutes les entreprises de transport aérien ayant conclu une entente de coopération détiennent les autorisations applicables relatives à la route.

(c) Les services visés par le partage de codes exploités par chaque entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande concernant le transport entre des points situés au Canada sont limités aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques du Canada à fournir des services entre les points situés au Canada. Les services de transport entre les points situés au Canada sous le code de chaque entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande ne sont offerts que dans le cadre d'un itinéraire international.

(d) Les autorités aéronautiques du Canada ne peuvent refuser d'autoriser les services de partage de codes visés à l'alinéa 6(a)i) offerts par les entreprises de transport aérien désignées de la Nouvelle-Zélande au motif que les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef ne sont pas

autorisées par le Canada à transporter du trafic sous les codes des entreprises de transport aérien désignés par la Nouvelle-Zélande.

(e) Tous les participants à de telles ententes de partage de codes doivent veiller à ce que les passagers soient bien informés de l'identité du transporteur et du mode de transport pour chaque portion du trajet.

7. Les Parties contractantes autorisent chaque entreprise de transport aérien désignée de la Nouvelle-Zélande, à tout point situé sur la route spécifiée et à sa discrétion, à transférer du trafic entre des aéronefs lui appartenant, sans restriction quant au type, à la taille ou au nombre d'aéronefs, à la condition qu'à l'aller, le transport au-delà de ces points soit la continuation d'un vol en provenance de la Nouvelle-Zélande et qu'au retour, le transport à destination de la Nouvelle-Zélande soit la continuation d'un vol en provenance de ces points au-delà, et que tous les vols de passagers et les vols combinés de passagers et de marchandises touchés par le transfert aient la Nouvelle-Zélande pour origine ou destination finale. Aux fins des services de partage de codes, les entreprises de transport aérien peuvent effectuer des transferts de trafic entre aéronefs sans restriction.

8. (a) Les Parties contractantes accordent aux entreprises de transport aérien désignées de la Nouvelle-Zélande les autorisations suivantes lorsque leurs activités se déroulent au Canada :

- i) utiliser sans restriction, en lien avec les services convenus, tout transport terrestre de marchandises en provenance ou à destination de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport en provenance ou à destination de tout aéroport ayant des services de douane, y compris s'il y a lieu, le droit de transporter des



marchandises sous douane conformément à la législation et à la réglementation applicables;

ii) avoir accès aux installations et aux services de douanes pour le transport de marchandises par voie terrestre ou aérienne ;

iii) choisir de procéder elles-mêmes au transport terrestre ou le fournir en concluant des ententes avec des transporteurs terrestres, sous réserve des exigences réglementaires, ou recourir aux services de transport terrestre fournis par d'autres entreprises de transport aérien .

(b) Ces services de transport intermodal peuvent être offerts selon un tarif unique global couvrant le transport aérien et le transport terrestre combiné, à la condition que les expéditeurs soient bien informés de l'identité du transporteur et du mode de transport pour chaque portion du trajet.

I,

**LAWRENCE CANNON,**

Minister of Foreign Affairs in  
the Government of Canada,

do hereby certify that

**STOCKWELL DAY,**

Minister for International Trade,

or

**JOHN BAIRD,**

Minister of Transport,

or

**CAROLINE CHRÉTIEN,**

High Commissioner for Canada to  
New Zealand,

is vested with Full Powers and Authority to  
sign, on behalf of the Government of  
Canada, the *Agreement between the  
Government of Canada and the Government  
of New Zealand on Air Transport.*

**IN WITNESS WHEREOF,**

I have signed and sealed these presents at

Ottawa this 8<sup>th</sup> day  
of July, 2009.

Je, soussigné,

**LAWRENCE CANNON,**

ministre des Affaires étrangères  
du gouvernement du Canada,

certifie par les présentes que

**STOCKWELL DAY,**

ministre du Commerce international,

ou

**JOHN BAIRD,**

ministre des Transports,

ou

**CAROLINE CHRÉTIEN,**

haut-commissaire du Canada auprès de la  
Nouvelle-Zélande,

est investi des pleins pouvoirs et de l'autorité  
nécessaire pour signer, au nom du  
gouvernement du Canada, l'*Accord sur le  
transport aérien entre le gouvernement du  
Canada et le gouvernement de la  
Nouvelle-Zélande.*

**EN FOI DE QUOI,**

j'ai apposé aux présentes mon seing et sceau à

Ottawa, ce 8<sup>e</sup> jour  
de juillet 2009.

**Le ministre des Affaires étrangères,**



**Minister of Foreign Affairs**