# No. 37193

---

## New Zealand
## and
## Ireland

**Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Ireland (with annex). Dublin, 20 May 1999**

**Entry into force:** *10 January 2000, in accordance with article 18*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *New Zealand, 8 January 2001*

---

## Nonvelle-Zélande
## et
## Irlande

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de l'Irlande (avec annexe). Dublin, 20 mai 1999**

**Entrée en vigueur :** *10 janvier 2000, conformément à l'article 18*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Nouvelle-Zélande, 8 janvier 2001*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

# AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF IRELAND

The Government of New Zealand and the Government of Ireland (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

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

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

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

Have agreed as follows:

## *Article 1. Definitions*

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

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister, and, in the case of Ireland, the Minister for Public Enterprise and the Irish Civil Aviation Authority as appropriate to its functions and any person or agency authorised to perform the functions being the responsibility of the said Minister or Authority;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

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

(d) "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) Any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(f) "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(g) "International air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

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

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

*Article 2. Grant of Rights*

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:

(a) The right to fly across its territory without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

(c) In the territory of the other Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

*Article 3. Designation and Authorisation*

(1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.

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

(a) The airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

(b) Majority ownership and effective control of that airline is vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) The airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications; and

(d) The Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

*Article 4. Revocation of Authorisation*

(1) Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) That airline is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

(b) Majority ownership and effective control of that airline is not vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) That airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or

(d) The other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

*Article 5. Application of Laws, Regulations and Rules*

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

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

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

(4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circum-

stances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 6. Safety*

(1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

*Article 7. Aviation Security*

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

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

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; 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

in their territory act in conformity with such aviation security. provisions. Each Party shall advise the other of its intention to notify any differences to the standards of the Convention.

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

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

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures, as may be agreed, intended. to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required to do so by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

*Article 8. Commercial Opportunities*

(1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

(2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

(3) Any airline of either Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall

have the right to sell such transport and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(4) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(5) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(6) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into cooperative arrangements, including but not limited to code-sharing, subject to compliance with the Annex to this Agreement, or leasing arrangements, with any other airline including airlines of third countries which have the appropriate operating authorisations for the cooperative arrangement in question.

(7) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport, having regard to national and European Union law, or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

*Article 9. Customs Duties and Charges*

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall, to the fullest extent possible under each Party's national law and European Union law, be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of the services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) The following shall also be, to the fullest extent possible under each Party's national law and European Union law, exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

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

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

(d) Promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

*Article 10. Taxation*

Nothing in this Agreement shall affect the rights of either Party to impose taxes on income or capital gains in accordance with its taxation legislation.

*Article 11. Fair Competition*

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

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

(3) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement,uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Either Party may require the notification of operational plans by airlines of the other Party.

*Article 12. Pricing*

Prices for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be notified to the aeronautical authorities of either Party.

*Article 13. Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

*Article 14. Settlement of Disputes*

(1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

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

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

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

*Article 15. Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by the other Party, unless the notice is withdrawn before then by agreement of the Parties.

*Article 16. Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 17. Applicability of Multilateral Agreements or Conventions*

(1) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

(2) If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Party may have under a multilateral agreement or convention, or to a third party, both Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 13, to amend this Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

*Article 18. Entry into Force*

Each Party shall notify the other in writing through diplomatic channels that the constitutional and legislative procedures required to give effect to the Agreement in their respective countries have been fulfilled. The Agreement shall enter into force thirty days after the date of the last of these notifications.

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

Done at Dublin in duplicate, in the English language this 20th day of May, 1999.

For the Government of New Zealand:
MAURICE DONALD WILLIAMSON

For the Government of Ireland:
MARY O'ROURKE

# ANNEX

## *Section 1. Scheduled Air Transport*

1. Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled air transport as follows:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand

From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points to a point or points in Ireland and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Ireland

From points behind Ireland via Ireland and intermediate points to a point or points in New Zealand and beyond.

2. In the case of both IA and IB above, rights, excluding code-sharing, between the Americas and Ireland can only be exercised to and from other points in Ireland while the same designated airline is operating direct corresponding fifth freedom transatlantic services to and from Shannon.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2, fifth freedom traffic rights shall only be exercised between the points specified on the above routes on the basis of a specific agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. Code-sharing arrangements via London for traffic between the Americas and Ireland will only be permitted while the same designated airline is operating direct corresponding fifth freedom transatlantic services to and from Shannon.

## *Section 2. Operational Flexibility*

Subject to the conditions set out in Section 1 the designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

(1) Operate flights in either or both directions;

(2) Combine different flight numbers within one aircraft operation;

(3) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

(4) Omit stops at any point or points;

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

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

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

The route schedules in the Annex, together with paragraph (3) above, shall be interpreted as conferring on the designated airlines of each Party the rights to take on board at an international airport, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another international airport in the territory of that other Party.

*Section 3. Non-Scheduled International Air Transport*

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

*Section 4. Other Services*

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]

# ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE

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

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence des entreprises de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles;

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux;

Reconnaissant que l'efficacité et la concurrence entre les services aériens internationaux renforcent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services et animés du désir d'encourager les entreprises de transport aérien individuelles à adopter et à appliquer des tarifs innovateurs et concurrentiels;

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

## *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile ou toute personne ou organe habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre, et, pour ce qui est de l'Irlande, le Ministre des Entreprises publiques et la Direction de l'aviation civile irlandaise, en fonction de leurs compétences respectives et de toute personne ou organisme, habilités à remplir les fonctions relevant dudit Ministre ou de ladite Direction;

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

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

d) Les expressions "entreprise de transport aérien" et "escale à but non commercial" ont la signification que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

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

i) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'Article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et

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

f) L'expression "entreprise désignée" désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

g) L'expression "transport aérien international" s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

h) Le terme "tarif" s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et/ou du fret (à l'exception du courrier) par les entreprises de transport aériens ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

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

j) Le terme "territoire" a la signification que lui donne l'Article 2 de la Convention, étant entendu que dans le cas de la Nouvelle-Zélande le terme "territoire" exclut Tokelau.

*Article 2. Octroi des droits*

Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie :

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

b) Le droit le faire des escales non commerciales sur son territoire; et

c) Le droit au cours de l'exploitation d'un service convenu d'embarquer ou de débarquer , sur le territoire de l'autre Partie, en trafic international, des passagers, du fret et du courrier, séparément ou simultanément.

*Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international, conformément aux

dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permis technique, présentées par l'entreprise de transport aérien désignée, établies conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et les permissions appropriées le plus rapidement possible, à condition que :

a) L'entreprise de transport aérien soit une personne morale et ait son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

b) La propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soit, en majeure partie, entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;

c) L'entreprise soit en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, les règlements et les règles appliqués normalement à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle aura été soumise la ou les demandes;

d) La Partie qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité aérienne).

*Article 4. Révocation de l'autorisation*

1. Chaque Partie peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie si :

a) L'entreprise de transport aérien n'est pas enregistrée et n'a pas son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

b) La majorité des actifs et l'essentiel du contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien ne sont pas entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou des ressortissants de celle-ci;

c) L'entreprise de transport aérien désignée ne satisfait pas aux conditions prescrites par les lois et règlements et règles mentionnés à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles) du présent Accord, ou

d) L'autre Partie ne maintient ni n'applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite des infractions aux dispositions des alinéas c) ou d) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ledit article ne sont exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie de suspendre, de révoquer, de limiter ou de soumettre à certaines conditions le ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

*Article 5. Application des lois, règlements et règles*

1. Les lois et règlements d'une Partie concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant les services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

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

3. Aucune des Parties n'accordera à sa propre entreprise de transport aérien aérienne ou à une autre entreprise de transport aérien une préférence dont ne bénéficierait pas une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, engagée dans des services de transport aérien international analogues en matière de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres.

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

*Article 6. Sûreté*

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens internationaux, visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui peuvent être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient détenteurs et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales fixées conformément à la Convention, l'autre Partie en est informée ainsi que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées, et elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise de transport aérien ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, si cette dernière ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable.

*Article 7. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite, fait partie

intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui ait un caractère obligatoire pour les deux Parties.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux normes de sécurité aérienne et pratiques appropriées recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui sont considérées comme des annexes à la Convention, elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. Chaque Partie fera connaître à l'autre son intention de notifier des différences éventuelles entre ces pratiques et les normes énoncées dans la Convention.

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

5. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande de l'autre Partie visant à conclure des arrangements administratifs réciproques qui permettent aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leur propre évaluation des mesures de sécurité prises par les opérateurs d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait ladite demande..

6. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant de concert les autres mesures appropriées afin de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

7. Chaque Partie prend les mesures qui lui semblent praticables pour s'assurer que l'aéronef de l'autre Partie, qui est l'objet d'actes illicites, de capture ou d'autres tentatives illicites est retenu au sol sur son territoire, à moins que son départ ne soit dicté par la nécessité de protéger des vies humaines. Ces mesures doivent, autant que de besoin, être prises sur la base de consultations mutuelles.

8. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour suspendre, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou le permis technique accordés à une ou à des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures temporaires avant l'expiration du délai de 15 jours.

*Article 8. Exploitation commerciale*

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre.

2. Les entreprises désignées d'une Partie peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires en vue de fournir des prestations de transport aérien.

3. Chaque entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie soit directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents. Chaque entreprise désignée peut vendre ces prestations et n'importe qui peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

4. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer à son siège l'excédent des recettes sur les dépenses engagées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans retard et sans restrictions au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur a présenté la demande initiale.

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

6. Dans l'exploitation ou le développement des services de transport aérien international, conformément au présent Accord, une entreprise désignée peut conclure des arrangements de coopération, y compris mais pas exclusivement, dans le secteur des codes partagés sous réserve de leur conformité aux dispositions de l'Annexe au présent Accord ou des accords de leasing avec n'importe quelle autre entreprise de transport aérien, y compris celles de pays qui jouissent des permis d'exploitation appropriés pour les arrangements de coopération concernés.

7. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport des marchandises des Parties sont autorisés, sans restriction, à employer dans le cadre du transport aérien international, tout moyen de transport terrestre pour les marchandises pour n'importe quelle destination ou de n'importe quel point dans les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris les transports vers tous les aéroports ou en provenance de ceux-ci, dotés de services douaniers, plus, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises entreposées en douane, aux termes de la législation

et de la réglementation applicables. L'accès aux services et aux douanes des aéroports est assuré, pour ce type de marchandises, qu'elles soient transportées par voie terrestre ou aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent décider d'assurer elles-mêmes leurs propres transports terrestres, dans le cadre de la législation nationale et des directives de l'Union européenne, ou de conclure des arrangements avec d'autres transporteurs qu'elles chargent de les effectuer, même pour ce qui est des transports terrestres entrepris par d'autres entreprises aériennes et fournisseurs indirects de transport aérien de marchandises. Ces services de transport intermodal peuvent être proposés à un prix unique de bout en bout pour les transports aériens et terrestres combinés, à condition que les expéditeurs soient correctement informés de tous les aspects de ces transports.

*Article 9. Droits de douane*

1. A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie, de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs), et les provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation des passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la prestation de service à bord de ces aéronefs seront, dans toute la mesure du possible, compte tenu de la législation de ladite autre Partie et de la législation de l'Union européenne, exonérés, sur la base de la réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accises et autres redevances et frais nationaux similaires qui sont 1) imposés par les autorités nationales, et 2) ne résultent pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur la base de la réciprocité, des droits, taxes et frais mentionnés dans le paragraphe 1 du présent article et autant que le permettent la législation nationale de chaque Partie et celle de l'Union européenne, à l'exception des redevances perçues au titre de services rendus :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre Partie, dans les limites fixées par les autorités compétentes de la Partie concernée, pour être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie exploités en services convenus, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où elles auront été embarquées;

b) Les équipements utilisés au sol, y compris les pièces de rechange, introduits sur le territoire de l'une ou l'autre Partie en vue de l'entretien ou de la remise en état des aéronefs de l'autre Partie pour le transport aérien international;

c) Les carburants, les lubrifiants et les fournitures techniques destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie en services convenus, même si ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées ;

d) Des articles de promotion et des documents publicitaires introduits ou fournis dans le territoire d'une Partie et embarqués dans des limites raisonnables pour utilisation à bord d'un aéronef d'une entreprise de l'autre Partie exploitant des services de transport aérien international, même si ces articles doivent être utilisés pendant la partie du voyage effectué au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent aussi dans le cas où les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont conclu, avec une autre entreprise, des arrangements en vue du prêt ou du transfert de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

*Article 10. Imposition*

Aucune disposition du présent Accord n'affecte les droits de l'une ou l'autre Partie d'imposer des taxes sur les revenus ou les gains en capital, conformément à sa législation fiscale.

*Article 11. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie donne aux entreprises désignées des deux Parties la possibilité d'affronter la concurrence, dans des conditions équitables et sur une base d'égalité, sur le marché des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie donne aux entreprises de transport aérien désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des vols internationaux qu'elles proposent sur des considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit aucune des Parties ne fixera unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées, en conformité avec les dispositions de l'Article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

4. L'une ou l'autre des Parties peut exiger que lui soient notifiés les plans opérationnels des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

*Article 12. Tarifs*

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie peuvent exiger que les tarifs pour le transport aérien international exploité en application du présent Accord leur soient notifiés.

*Article 13. Consultations*

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander que le présent Accord fasse l'objet de consultations. Ces consultations commencent dès que possible, et au plus tard 60 jours après la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

*Article 14. Règlement des différends*

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, qui ne sera pas résolu par des consultations officielles, peut être soumis à une personne ou à un organe pour décision. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera soumis à un arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres, qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la demande d'arbitrage a été reçue, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle ils ont été nommés, ces deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre Partie ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres requis. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

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

4. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ou décidé par le tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques sont dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tient une audience dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats, ou s'il n'y a pas eu d'audience, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emporte.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence; ces demandes doivent être soumises dans les 15 jours qui suivent la date à

laquelle la sentence a été prononcée et les éclaircissements donnés dans les 15 jours qui suivent les demandes.

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

*Article 15. Dénonciation*

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

*Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI*

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

*Article 17. Application des Accords ou Conventions multilatéraux*

1. Au cas où les deux Parties adhèrent à une convention multilatérale générale, ou à un Accord du même type, sur le transport aérien, le présent Accord est amendé de façon à être en conformité avec les dispositions de ladite Convention ou dudit Accord.

2. Si une disposition quelconque de l'Accord est incompatible avec une obligation à laquelle peut être soumise l'une ou l'autre Partie aux termes de la Convention multilatérale ou de l'Accord du même type, ou vis-à-vis d'un tiers, les deux Parties ouvrent des consultations, conformément aux dispositions de l'article 13, pour amender le présent Accord afin de régler le différend le plus rapidement possible.

*Article 18. Entrée en vigueur*

Chaque Partie informe l'autre, par écrit et par la voie diplomatique, que les formalités constitutionnelles et législatives nécessaires pour l'entrée en vigueur du présent Accord sont accomplies. Ledit Accord prend effet trente jours après la date de la dernière de ces notifications.

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

Fait à Dublin en double exemplaire, en langue anglaise, le 20 mai 1999.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
MAURICE DONALD WILLIAMSON

Pour le Gouvernement de l'Irlande :
MARY O'ROURKE

# ANNEXE

## *Section 1. Routes*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie, conformément à la présente annexe au présent Accord, peuvent effectuer des services de transport aérien international comme suit :

A. Routes desservies par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande

A partir de points après la Nouvelle-Zélande via la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires vers un point ou des points en Irlande et au-delà.

B. Routes desservies par l'entreprise ou les entreprise(s) déignées par le Gouvernement de l'Irlande

A partir de points après l'Irlande via l'Irlande et des points intermédiaires vers un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà.

2. Dans le cas des routes 1A et 1B ci-dessus, les droits, à l'exclusion de ceux de codes partagés entre les Amériques et l'Irlande ne peuvent être exercés qu'à destination ou à partir d'autres points en Irlande, si la même entreprise désignée assure des services transatlantiques directs de droits de trafic de cinquième liberté à partir ou à destination de Shannon.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, les droits de trafic de cinquième liberté ne sont exercés qu'entre les points mentionnés sur les routes ci-dessus, sur la base d'un accord spécifique entre les autorités aéronautiques des Parties.

4. Les accords de codes partagés via Londres pour le trafic entre les Amériques et l'Irlande ne sont autorisés que si la même entreprise désignée assure des services transatlantiques directs de trafic de cinquième liberté à partir ou à destination de Shannon.

## *Section 2. Flexibilité opérationnelle*

Sous réserve des conditions énumérées dans la Section I, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à leur gré :

1. Assurer des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens;

2. Combiner plusieurs vols en un seul;

3. Desservir, dans un ordre quelconque, des points situés en arrière ou au-delà et des points intermédiaires dans les territoires des Parties;

4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points;

5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre de ses aéronefs à n'importe quel point de ses itinéraires;

6. Desservir des points en arrière d'un point quelconque de son territoire avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct sans aucune limitation quant à la situation

géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord, à condition que le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

Les tableaux de routes de l'Annexe, ainsi que le paragraphe 3 ci-dessus, sont considérés comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie le droit d'embarquer à un aéroport international du territoire de l'autre partie des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier contre rémunération et à destination d'un autre aéroport international sur le territoire de cette autre Partie.

*Section 3. Services de transport aérien international affrété*

Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées conformément au présent Accord ont le droit d'effectuer en charter des transports aériens internationaux de passagers sur des routes spécifiées et conformément aux droits accordés pour des services réguliers dans le présent Accord.

*Section 4. Autres services*

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