

**No. 54184\***

---

**New Zealand  
and  
Seychelles**

**Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Seychelles (with annexes). New York, 29 September 2015**

**Entry into force:** *29 September 2015 by signature, in accordance with article 17*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *New Zealand, 25 January 2017*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Nouvelle-Zélande  
et  
Seychelles**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Seychelles (avec annexes). New York, 29 septembre 2015**

**Entrée en vigueur :** *29 septembre 2015 par signature, conformément à l'article 17*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Nouvelle-Zélande, 25 janvier 2017*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**Air Services Agreement**  
**between**  
**The Government of New Zealand**  
**and**  
**The Government of the Republic of Seychelles**

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of Seychelles (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 and shipping public 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 the Government of Seychelles, the Seychelles Civil Aviation Authority, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said 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:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is simultaneously in effect for both Parties;
- (f) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
- (g) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

- (h) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;
- (i) "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;
- (j) "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;
- (k) "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) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Additionally, the airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation), shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and 1(b) of this Article.

(3) If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

(4) The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Parties on a non-discriminatory basis.

(5) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

### **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 aeronautical authority of the other Party in writing and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of international air transport specified in Annex I or in Annex II or in both.

(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 minimal 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) effective regulatory control of that airline is vested in the Party designating the airline;
- (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 refuse, 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 or does not have its principal place of business in the territory of the Party designating the airline; or
- (b) effective regulatory control of that airline is not vested in the Party designating the airline; or
- (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) and Article 7 (Aviation Security).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance 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.



## **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 circumstances. 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) If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one 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 ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 12 (Consultations) of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

(3) Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(4) If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph (3) of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to

conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

(5) Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft performing international air transport by, or on behalf of an airline of one Party, to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search (in this Article called "ramp inspection") by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

(6) If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:

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

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(7) When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party.

(8) Any action by one Party in accordance with paragraph (7) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(9) With reference to paragraph (4) of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation

## **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, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, signed at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991 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 ICAO 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.

(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 passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures 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. Wherever 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 fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (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 as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

(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 abroad, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof 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, with any other airline, including airlines of third countries, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

(7) In addition to the rights granted in paragraph (6) of this Article, the designated airlines of each Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

(8) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines. Charges applied pursuant to this paragraph shall be based on the costs of services provided, and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

(9) 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 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) Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from 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 but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items, such as printed ticket stock and air waybills, distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft operating the agreed services.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) above:

- (a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

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

(4) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party

## **Article 10**

### **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) Neither Party shall require the filing of schedules by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party of such filing requirements and procedures.

## **Article 11**

### **Pricing**

Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- (a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- (c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.

## **Article 12**

### **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 sixty (60) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

**Article 13**

**Amendment**

- (1) This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
- (2) Any amendments so agreed shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.

**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 thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (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 ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (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 fifteen (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 forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (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 fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (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.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the ICAO Council in connection with the procedures of subparagraph (2)(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## **Article 15**

### **Termination**

(1) Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of ICAO. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

(2) In the absence of acknowledgement of the receipt of a notice of termination by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Secretary General of ICAO.

## **Article 16**

### **Registration with ICAO**

(1) This Agreement and all amendments thereto shall be registered with ICAO.

(2) 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.

**Article 17**

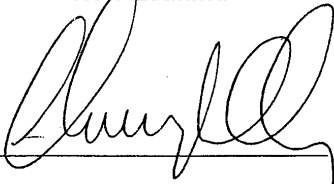
**Entry into Force**

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

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

DONE at *New York* this *29* day of *September* 2015, in duplicate, in the English language.

**For the Government of  
New Zealand**



---

Murray McCully  
Minister of Foreign Affairs

**For the Government of the  
Republic of Seychelles**



---

Joël Morgan  
Minister for Foreign Affairs and  
Transport

## **ANNEX 1**

### **Scheduled International Air Transport**

#### Section 1

##### Routes

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 international air transport, as follows:

- A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of New Zealand
  - 1. From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points to a point or points in Seychelles and beyond.
  - 2. For all cargo services, between Seychelles and any point or points.
  
- B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Seychelles
  - 1. From any points behind Seychelles via Seychelles and any intermediate points to a point or points in New Zealand and beyond.
  - 2. For all cargo services, between New Zealand and any point or points.



Section 2

Operational Flexibility

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, with the exception of all cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated provided that, with the exception of all cargo services, in the outbound direction, transport beyond such point is a continuation of transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, transport to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of transport from beyond such point.

**ANNEX II**

**Non-Scheduled International Air Transport**

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

(2) 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 LA RÉPUBLIQUE  
DES SEYCHELLES

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République des Seychelles (ci-après dénommés « les Parties »),

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à un minimum de réglementation et d'interventions de l'État,

Désireux de faciliter le développement des possibilités qui s'offrent dans le domaine du transport aérien international,

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de marchandises un éventail de prestations, et soucieux d'encourager les entreprises de transport aérien à établir et à appliquer des tarifs novateurs et compétitifs,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international et réaffirmant leur vive préoccupation au sujet des actes ou menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, lesquels mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public en 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) Le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile et toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre et, dans le cas du Gouvernement des Seychelles, la Direction de l'aéronautique civile des Seychelles et toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ladite Direction ;
- b) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et les modifications s'y rapportant ;
- c) Le terme « transport aérien » désigne toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- d) Les termes « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur confère l'article 96 de la Convention ;
- e) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclut :

- a. Tout amendement entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ;
- b. Toute annexe ou toute modification y relative adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette annexe ou cette modification est simultanément applicable pour les deux Parties ;
- f) Le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;
- g) Le terme « OACI » désigne l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- h) Le terme « transport aérien international » désigne le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État ;
- i) Le terme « tarif » désigne tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) par les entreprises de transport aérien ou leurs agents et les conditions dans lesquelles ils sont offerts ;
- j) Le terme « vols réguliers » désigne une série de vols effectués par un aéronef pour le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux ou plusieurs points et dans la mesure où ces vols sont tellement réguliers et fréquents qu'ils constituent un service systématique, même s'ils ne correspondent pas à un calendrier officiel. Chacun de ces vols doit être accessible au public ;
- k) Le terme « territoire » a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme « territoire » exclut Tokélaou.

### *Article 2. Octroi de droits*

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

- a) le droit de survoler son territoire sans y faire escale ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) les autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2) En outre, les entreprises de transport aérien de chaque Partie, autres que celles visées à l'article 3 (Désignation et autorisation), bénéficient également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

3) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement les routes sur la base d'un accord mutuel des Parties.

4) Les entreprises de transport aérien désignées ont le droit d'utiliser toutes les voies aériennes, aéroports et autres installations fournis par les Parties, sans discrimination.

5) Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une des Parties le droit d'embarquer des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier transportés, contre rémunération, à destination d'un autre point sur le territoire de l'autre Partie.

### *Article 3. Désignation et autorisation*

1) Chaque Partie contractante 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'autorité aéronautique de l'autre Partie ; elles indiquent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à assurer le type de transport international indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans les deux annexes.

2) Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par l'entreprise désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et les permissions appropriées, avec un minimum de formalités et de délai, à condition que :

- a) L'entreprise de transport aérien soit constituée en société et que son établissement principal se trouve sur le territoire de la Partie qui la désigne ;
- b) Le contrôle réglementaire effectif de cette entreprise soit exercé par la Partie qui la désigne ;
- c) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois, règlements et règles normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises ;
- d) La Partie qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

#### *Article 4. Révocation de l'autorisation*

1) Chaque Partie peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie dès lors que :

- a) L'entreprise de transport aérien n'est pas constituée en société ou que son établissement principal ne se trouve pas sur le territoire de la Partie qui la désigne ;
- b) Le contrôle réglementaire effectif de cette entreprise n'est pas exercé par la Partie qui la désigne ;
- c) Cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois, règlements et règles visés à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles) du présent Accord ;
- d) L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

2) À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'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.

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

1) Les lois, règlements et règles d'une Partie concernant l'exploitation et la navigation des aéronefs sont respectés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie qui arrivent sur le territoire de la première Partie, y séjournent ou le quittent.

2) Les lois, règlements et règles d'une Partie concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, le passage en douane, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectés par ces passagers et équipages transportés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou au nom de ceux-ci, ainsi qu'en ce qui concerne le fret susmentionné.

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

4) Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne font l'objet d'aucun contrôle si ce n'est pour des raisons de sûreté de l'aviation, de contrôle de stupéfiants ou du fait de circonstances exceptionnelles. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et d'autres taxes similaires.

#### *Article 6. Sécurité*

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 et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant 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 délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2) Si les privilèges ou conditions d'octroi des licences, brevets ou certificats visés au paragraphe 1 susmentionné, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou en rapport avec un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, autorisent une différence par rapport aux normes minimales fixées par la Convention, et que la différence a été communiquée à l'OACI, l'autre Partie peut solliciter des consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article 12 (Consultations) du présent Accord afin de clarifier la pratique en question.

3) Chaque Partie peut, à tout moment, demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande.

4) Si, à l'issue de telles consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas effectivement les normes de sécurité, qui respectent les normes fixées à cette date en vertu de la Convention, dans les domaines visés au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie est informée de tels constats et des mesures jugées nécessaires pour respecter les normes de l'OACI. L'autre Partie prend alors les mesures correctives qui s'imposent dans le délai convenu.

5) Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef effectuant des tâches de transport aérien international et exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie ou en son nom, dans le cadre de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur ledit territoire, faire l'objet d'un contrôle (dénommé dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic ») par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que ces démarches n'entraînent pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Malgré les obligations visées à l'article 33 de la Convention, ce contrôle vise à vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, des licences de son équipage et la conformité des équipements et de l'état de l'aéronef aux normes en vigueur à cette date conformément à la Convention.

6) Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

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

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

aux fins de l'article 33 de la Convention, la Partie qui procède à l'inspection est libre d'en conclure que les conditions de délivrance ou de validation du certificat ou des licences consentis à l'aéronef en question ou à l'équipage dudit aéronef ou que les conditions d'exploitation de l'aéronef en question ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

7) Lorsque des mesures doivent être prises d'urgence pour assurer la sûreté de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de l'autre Partie.

8) Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 7 ci-dessus est levée dès que disparaissent les motifs pour lesquels elle a été prise.

9) En ce qui concerne le paragraphe 4 du présent article, s'il est établi qu'une Partie ne respecte toujours pas les normes de l'OACI alors que le délai convenu est écoulé, le Secrétaire général de l'OACI en est avisé. Ce dernier est également avisé de la solution satisfaisante ultérieure qui a été trouvée pour remédier à cette situation.

#### *Article 7. Sûreté de l'aviation*

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 sûreté de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, et de toute autre convention multilatérale régissant la sécurité de l'aviation civile ayant force obligatoire pour les Parties.

2) Les Parties se prêtent mutuellement, et sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3) Dans leurs rapports réciproques, les Parties agissent conformément aux dispositions et aux pratiques recommandées de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, qui figurent dans les annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs ayant leur établissement principal 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 aérienne.

4) Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de celui-ci. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages de soute, des marchandises et des provisions de bord avant et durant leur embarquement ou leur chargement. Chaque Partie examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

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

6) En cas d'incident ou de menace entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de leurs passagers et équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sûrement à cet incident ou à cette menace.

7) Chaque Partie prend les mesures qu'elle juge faisables pour faire en sorte qu'un aéronef de l'autre Partie, ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite ou d'un autre acte d'intervention illicite et qui atterrit sur son territoire soit retenu au sol, à moins que son départ ne soit rendu indispensable par la nécessité primordiale de protéger les vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises en concertation.

8) Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions de sûreté aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige, ou pour prévenir un nouveau non-respect des dispositions du présent article, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration d'un délai de quinze jours.

#### *Article 8. Activités commerciales*

1) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie pour la promotion et la vente de services de transport aérien, ainsi que pour d'autres produits et installations auxiliaires nécessaires à la fourniture de services de transport aérien.

2) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque 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 services de transport aérien.

3) Chaque entreprise de transport aérien de chaque Partie peut vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants commerciaux. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces services de transport et toute personne peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en monnaies librement convertibles.

4) Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, l'excédent des recettes sur les dépenses locales. La conversion et le transfert sont autorisés sans retard, sans restriction ni redevance, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur présente la demande initiale de transfert.

5) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont le droit de payer leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent payer ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaies librement convertibles, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

6) Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services de transport aérien international conformément au présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération, y compris en matière de partage de codes, avec une autre entreprise de transport aérien, y compris des entreprises de pays tiers, à condition que toutes les entreprises parties à de tels accords disposent de l'autorisation voulue et répondent aux conditions normalement requises pour ces accords.

7) Outre les droits accordés en vertu du paragraphe 6 du présent article, les entreprises désignées de chaque Partie peuvent, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services de transport aérien international conformément au présent Accord, utiliser des aéronefs (ou des aéronefs et des équipages) loués auprès de toute société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition que tous les participants à ces accords détiennent l'autorisation appropriée et satisfassent aux exigences appliquées à ces accords.

8) Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie (« services autogérés ») ou, à son gré, de les confier en tout ou en partie à un organisme concurrent de son choix. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise autogère ses services d'escale, les services au sol lui sont fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises de transport aérien. Les tarifs appliqués en vertu du présent paragraphe sont fondés sur le coût des services fournis, et ces services sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise aurait pu assurer.

9) Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de fret des Parties sont autorisés à utiliser, sans restriction, dans le cadre des services de transport aérien international, tout moyen de transport de surface pour acheminer le fret à destination ou en provenance de tous les points du territoire des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux lois et règlements applicables. L'accès aux installations et aux facilités douanières est prévu pour ce fret, que celui-ci arrive par voie aérienne ou terrestre. Les entreprises

de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par l'intermédiaire d'accords, à d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris à d'autres entreprises de transport aérien ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

*Article 9. Droits de douane et redevances*

1) Chaque Partie exempte, sur la base de la réciprocité, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, dans la mesure où sa législation nationale le permet, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles de graissage, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les équipements réguliers des aéronefs, les provisions de bord (y compris, mais sans s'y limiter, les denrées alimentaires, les boissons et les alcools, le tabac et les autres produits destinés à être vendus ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs) et les autres articles, tels que les billets imprimés et les lettres de transport aérien, distribués gratuitement par cette entreprise désignée, qui sont prévus ou destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant les services convenus.

2) Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 ci-dessus :

- a) Les articles introduits sur le territoire d'une Partie par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, ou au nom de cette entreprise ;
- b) Les articles conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de celui-ci ;
- c) Les articles pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus, qu'ils soient utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, à condition que la propriété de ces articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3) L'équipement normal de bord, ainsi que les matériels et fournitures

habituellement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des

Parties, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec

l'accord des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent

être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou autrement cédés conformément à la réglementation douanière.

4) Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également aux cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties ont conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des accords en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie de l'équipement habituel et des autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

### *Article 10. Concurrence loyale*

1) Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2) Chaque Partie autorise les entreprises de transport aérien désignées à décider de la fréquence et de la capacité des transports aériens internationaux qu'elle propose, sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties ne fixe 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 de transport aérien 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'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie des conditions 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) Aucune des deux Parties n'exige la notification préalable, pour approbation, des horaires de vol des entreprises de l'autre Partie, sauf si cela est nécessaire à la mise en oeuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou si l'une des annexes au présent Accord l'autorise expressément. Si une des Parties exige cette communication à des fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

### *Article 11. Tarifs*

Chaque Partie laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer librement ses tarifs sur la base de considérations commerciales relatives au marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;
- b) protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas, par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

### *Article 12. Consultations*

Chaque Partie peut, à tout moment, demander la tenue de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débutent le plus tôt possible mais au plus tard dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, sauf s'il en est convenu autrement.

*Article 13. Modifications*

- 1) Le présent Accord peut être modifié par consentement mutuel des Parties par écrit.
- 2) Les modifications ou les révisions ainsi adoptées entrent en vigueur une fois que les Parties se sont notifiées par écrit que les conditions respectives à cet effet ont été accomplies.

*Article 14. Règlement des différends*

1) Tout différend découlant du présent Accord qui n'est pas réglé par l'intermédiaire d'une première série de consultations formelles peut être soumis, sur accord des Parties, à une personne ou à un organisme pour décision. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre sur cette procédure, le différend est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une ou l'autre Partie, conformément aux procédures énoncées ci-après.

2) La décision est rendue par un tribunal de trois arbitres composé comme suit :

- a) Dans un délai de trente jours après la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les soixante jours suivant leur désignation, 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 des Parties s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autres des Parties peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner, dans les trente jours, le ou les arbitres requis. Si le président du Conseil est un ressortissant de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour la même raison, procède à la désignation.

3) Sauf accord contraire, le tribunal d'arbitrage fixe les limites de sa compétence conformément au présent Accord et établit ses propres règles de procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence visant à déterminer les questions précises à soumettre à l'arbitrage ainsi que les procédures spécifiques à suivre est tenue au plus tard dans les quinze jours suivant la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué.

4) À moins qu'il n'en soit convenu autrement ou selon les instructions du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans les quarante-cinq jours qui suivent la date à laquelle le tribunal est pleinement constitué. Les répliques sont dues dans les soixante jours qui suivent. Le tribunal tient une audience, à la demande de l'une des Parties ou de son propre chef, dans les quinze jours suivant la date à laquelle sont attendus les mémoires en réplique.

5) Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6) Les Parties peuvent présenter des demandes d'éclaircissements sur la sentence dans les quinze jours suivant son prononcé, et les éclaircissements demandés sont donnés dans les quinze jours suivant cette demande.

7) Chaque Partie donne intégralement effet, dans la mesure compatible avec sa propre législation nationale, à toute décision ou sentence du tribunal d'arbitrage.

8) Les frais du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et frais des arbitres, sont répartis à parts égales entre les deux Parties. Toute dépense engagée par le président du Conseil de l'OACI

à la suite des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article est considérée comme faisant partie des frais du tribunal d'arbitrage.

*Article 15. Dénonciation*

1) L'une ou l'autre Partie peut à tout moment notifier par écrit, par les voies diplomatiques, à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cet avis est envoyé simultanément au Secrétaire général de l'OACI. Dans ce cas, le présent Accord expire 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie a reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

2) Faute d'un accusé de réception de l'avis de dénonciation de l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'OACI.

*Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI*

1) Le présent Accord et toutes les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'OACI.

2) Au cas où une convention multilatérale générale ou un accord multilatéral général portant sur le transport aérien entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord est modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cette convention ou de cet accord.

*Article 17. Entrée en vigueur*

Le présent Accord et ses annexes entrent en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT à New York le 29 septembre 2015, en deux exemplaires, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

MURRAY McCULLY

Ministre des affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la République des Seychelles :

JOËL MORGAN

Ministre des affaires étrangères et des transports

ANNEXE I

Services de transport aérien international réguliers

*Section 1*

*Routes*

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées conformément au présent Accord pour une exploitation conforme aux dispositions de la présente annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'exploiter des services de transport aérien international réguliers comme suit :

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

1. Des points en deçà de la Nouvelle-Zélande via la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points aux Seychelles et au-delà.

2. Pour les services tout-cargo, entre les Seychelles et un ou plusieurs points.

B. Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement de la République des Seychelles

1. Des points en deçà des Seychelles via les Seychelles et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà.

2. Pour les services tout-cargo, entre la Nouvelle-Zélande et un ou plusieurs points.

*Section 2*

*Flexibilité opérationnelle*

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque partie peuvent, sur tout ou partie des vols et au choix de chaque entreprise :

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

2. Combiner plusieurs numéros de vol pour une seule et même opération ;

3. Desservir dans un ordre quelconque des points situés en-deçà des points intermédiaires et des points au-delà, ainsi que des points situés sur le territoire des Parties sur les itinéraires, dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;

4. Omettre des escales en un ou plusieurs points ;

5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point de ses itinéraires ;

6. Desservir des points en-deçà d'un point quelconque de son territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et présenter et annoncer ses services au public comme services au long cours ;

sans 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 qu'à l'exception des services tout-cargo, le service assuré desserve un point du territoire de la Partie désignant l'entreprise de transport aérien.

*Section 3*

Changement de capacité

Toute entreprise de transport aérien désignée assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point, sur un ou plusieurs segments de liaisons mentionnés ci-dessus, le type ou le nombre d'aéronefs exploités à condition qu'à l'exception des services tout-cargo, le transport au-delà de ce point, dans le sens aller, soit la continuation de l'itinéraire partant du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien, et qu'au retour, l'itinéraire vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit le prolongement de l'itinéraire qui a commencé au-delà de ce point.

ANNEXE II  
Services de transport aérien international affrétés

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

2) Chaque Partie examine avec bienveillance, sur une base de courtoisie et de réciprocité, les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie visant à transporter du trafic non régi par la présente annexe.