No. 56045*

New Zealand
and
Guyana

Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Co-operative Republic of Guyana (with annexes). Georgetown, 13 February 2019

Entry into force: *13 February 2019 by signature, in accordance with article 17*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 25 November 2019*

*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
Guyana

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République coopérative du Guyana (avec annexes). Georgetown, 13 février 2019

Entrée en vigueur : *13 février 2019 par signature, conformément à l'article 17*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 25 novembre 2019*

*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 Co-operative Republic of Guyana

The Government of New Zealand and the Government of the Co-operative Republic of Guyana (hereinafter, "the Parties");

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

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;

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 Co-operative Republic of Guyana, the Minister responsible for Civil Aviation and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister;

(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 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) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline of one Party the right 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 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) 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) of this Agreement.

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;

(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) of this Agreement.

(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.

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) of this Article, 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 ramp inspection 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 inspection 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. This same determination may be made in the case of denial of access for a ramp inspection.

(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) of this Article 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, the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection,* signed at Montreal on 1 March, 1991, as well as with 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 aviation.

(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 favourable 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 such aircraft, of their 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.

(2) The 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 the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

(8) 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.

(9) 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-handling services shall be available on an equal basis to all airlines, and shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

(10) 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) of this Article:

(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

(1) 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.

(2) Either aeronautical authority may, at its discretion, require the designated airlines of the other Party to file the prices established under paragraph (1) of this Article with it for information purposes.

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. In the event the President of the Council or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.

(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 arbitral tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the arbitral 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 arbitral tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the arbitral 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 arbitral 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 arbitral 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 arbitral 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 to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of ICAO. 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.

(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, this 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 Georgetown this 13th day of February 2019 in duplicate, in the English language.

For the Government of New Zealand	For the Government of The Co-operative Republic of Guyana

ANNEX I

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

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points of Destination**	**Beyond Points**
Any Points in	Any Points	Any Points in Guyana	Any Points

For all-cargo service or services, between Guyana and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by Guyana

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points of Destination**	**Beyond Points**
Any Points in Guyana	Any Points	Any Points in New Zealand	Any Points

For all-cargo service or 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 f lights 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.

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE COOPÉRATIVE DU GUYANA

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République coopérative du Guyana (ci-après dénommés les « Parties ») ;

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de transport aérien international ;

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs une gamme variée de services, et souhaitant encourager les différentes entreprises de transport aérien à établir et appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels ;

Désireux d'assurer le maximum de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international et réaffirmant leur profonde préoccupation à l'égard des actes ou des menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, nuisent à l'exécution du transport aérien et minent la confiance du public dans 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 ;

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 responsable de l'aviation civile et toute personne ou agence autorisée à exercer les fonctions dudit Ministre, et, dans le cas de la République coopérative du Guyana, le Ministre responsable de l'aviation civile et toute personne ou agence autorisée à exercer les fonctions dudit Ministre ;

b) le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses Annexes et leurs modifications éventuelles ;

c) le terme « transport aérien » désigne le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, contre rémunération ou en location ;

d) les termes « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent au sens qui leur est respectivement attribué à 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, y compris :

i) toute modification entrée en vigueur en vertu de l'article 94 a) de la Convention et ratifiée par les deux Parties ;

ii) toute annexe ou toute modification y afférente adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette annexe ou cette modification s'applique en même temps aux deux Parties ;

f) le terme « entreprise de transport aérien désignée » renvoie à 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 la contrepartie du transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) demandée par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions imposées pour se prévaloir de cette contrepartie ;

j) le terme « régulier » renvoie à une série de vols effectués par des aéronefs pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier entre deux ou plusieurs points, lorsque les vols ont une régularité ou une fréquence telle qu'ils constituent un service systématique, que ce soit ou non selon un horaire publié, et qu'ils sont exploités de telle manière que chaque vol est ouvert à l'utilisation par les membres du public ;

k) le terme « territoire » a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, ce terme exclut les Tokélaou ;

Article 2. Octroi de droits

1) Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour la prestation du transport aérien international par les entreprises de transport aérien de cette dernière :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

b) le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;

c) les droits spécifiés par ailleurs dans le présent Accord.

2) Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1) Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour assurer un transport aérien international conformément au présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations. Ces dernières sont transmises par écrit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie et indiquent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à assurer

le type de transport aérien international spécifié dans l'Annexe I, dans l'Annexe II ou dans les deux.

2) À réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisations d'exploitation et d'agréments techniques présentées par l'entreprise de transport aérien désignée, selon la forme et les modalités prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et agréments appropriés, dans un délai de traitement minimal, à condition :

a) que l'entreprise de transport aérien soit constituée en société et que son établissement principal se trouve sur le territoire de la Partie qui l'a désignée ;

b) que le contrôle réglementaire effectif de cette entreprise de transport aérien soit exercé par la Partie qui l'a désignée ;

c) que l'entreprise de transport aérien satisfasse aux conditions prescrites par les lois, règlements et règles normalement appliqués à l'exploitation du transport aérien international par la Partie qui examine la ou les demandes ;

d) que la Partie désignant l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sûreté aérienne) du présent Accord.

Article 4. Révocation d'une autorisation

1) Chaque Partie peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les agréments techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie lorsque :

a) cette 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 l'a désignée ;

b) le contrôle réglementaire effectif de cette entreprise de transport aérien n'est pas exercé par la Partie désignant l'entreprise de transport aérien ;

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 à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sûreté aérienne) du présent Accord.

2) À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour empêcher la poursuite du non-respect des alinéas c) ou d) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ce dernier ne sont exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

Article 5. Application des lois, règlements et règles

1) Les entreprises de transport aérien d'une Partie se conforment aux lois, règlements et règles de l'autre Partie concernant l'exploitation et la navigation des aéronefs lorsqu'elles entrent sur le territoire de cette autre Partie, lorsqu'elles s'y trouvent ou lorsqu'elles le quittent.

2) Les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien d'une Partie se conforment, ou l'on se conforme pour eux, aux lois, règlements et règles de l'autre Partie concernant l'admission sur son territoire ou le départ de son territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises par aéronef (y compris les règlements et règles concernant l'entrée, le passage en douane, la sûreté aérienne, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine ou, dans le

cas du courrier, la réglementation postale) lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette autre Partie, lorsqu'ils s'y trouvent ou lorsqu'ils le quittent.

3) Aucune des Parties n'accorde de préférence à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre par rapport à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international similaire lors de l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autre réglementation similaire.

4) Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre Partie et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne font l'objet d'aucun examen, hormis pour des raisons de sûreté aérienne, de contrôle des stupéfiants ou dans des circonstances particulières. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. Sécurité

1) Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation du transport aérien international visé dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, des brevets de capacité et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions applicables à ces certificats, brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales pouvant être établies conformément à la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son propre territoire, des brevets de capacité et des licences délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2) Si les privilèges ou conditions des licences, brevets ou certificats visés au paragraphe 1 du présent article, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou pour un aéronef utilisé dans l'exploitation des services convenus, permettent une divergence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, divergence qui a été notifiée à l'OACI, l'autre Partie peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques, conformément à l'article 12 (Consultations) du présent Accord, en vue 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 vis-à-vis des installations aéronautiques, de l'équipage navigant, des aéronefs et de l'exploitation des aéronefs. Ces consultations se tiennent dans les trente jours qui suivent cette demande.

4) Si, à l'issue de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas et n'assure pas effectivement le suivi de normes de sécurité qui, dans les domaines mentionnés au paragraphe 3 du présent article, respectent les normes en vigueur à ce moment-là en vertu de la Convention, l'autre Partie est informée de ces constats ainsi que des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes de l'OACI. L'autre Partie prend alors les mesures correctrices appropriées dans un délai convenu.

5) Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité pour le transport aérien international par une entreprise de transport aérien d'une Partie ou pour son compte, à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une visite (dénommée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic ») par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, cette inspection sur l'aire de trafic a pour but de

vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les licences de son équipage, ainsi que la conformité de l'équipement de bord et de l'état de l'aéronef avec les normes en vigueur à ce moment-là en vertu de la Convention.

6) Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic suscitent :

a) de sérieuses préoccupations quant au fait qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales en vigueur à ce moment-là en vertu de la Convention ;

b) de sérieuses préoccupations quant à l'absence d'application et de respect effectifs des normes de sécurité en vigueur à ce moment-là en vertu de la Convention ;

aux fins de l'article 33 de la Convention, la Partie qui procède à l'inspection est libre d'en conclure que les conditions qui s'appliquaient à la délivrance ou à la validation du certificat ou des licences consentis à l'aéronef en question ou à l'équipage de cet aéronef, ou que les conditions qui s'appliquent à l'exploitation de l'aéronef en question, ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention. Cette même conclusion peut être formulée dans le cas d'un refus d'accès pour une inspection sur l'aire de trafic.

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

8) Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 7 du présent article est levée dès la disparition du motif qui a justifié son adoption.

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, il convient d'en informer le Secrétaire général de l'OACI. Ce dernier doit également être informé de la résolution ultérieure satisfaisante de la situation.

Article 7. Sûreté aérienne

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent, en particulier, 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, ainsi qu'à tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les Parties.

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

3) Dans leurs rapports réciproques, les Parties se conforment aux dispositions de l'OACI en matière de sûreté aérienne et à ses pratiques recommandées appropriées, qui figurent dans les annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, 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 en matière de sûreté aérienne.

4) Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté imposées par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que pour le départ de celui-ci. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également dans un esprit positif toute demande de l'autre Partie visant à obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5) Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie visant à conclure des accords réciproques en forme simplifiée qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leur propre évaluation, sur le territoire de l'autre Partie, des mesures de sûreté appliquées par les exploitants d'aéronefs vis-à-vis des vols à destination du territoire de la Partie faisant cette demande.

6) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi que d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et sans risque, à cet incident ou à cette menace d'incident.

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

8) Lorsqu'une Partie a des raisons valables de croire que l'autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article en matière de sûreté aérienne, les autorités aéronautiques de cette Partie peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant sur les questions en jeu 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 de plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. Si une urgence l'exige, ou pour éviter de prolonger le non-respect des dispositions du présent article, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du 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 prestations de transport aérien.

2) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, de faire entrer et de

maintenir sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, d'exploitation et tout autre personnel spécialisé nécessaire à la prestation du transport aérien.

3) Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces prestations de transport et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie de ce territoire ou en devises librement convertibles.

4) Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les recettes locales dépassant les dépenses effectuées localement. La conversion et l'envoi de fonds sont autorisés rapidement, sans restriction ni taxation y afférentes, au taux de change applicable aux opérations et envois de fonds courants à la date à laquelle le transporteur présente la demande initiale d'envoi de fonds.

5) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris l'achat de carburant, sur le territoire de l'autre Partie, en monnaie locale. À leur convenance, les entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale en matière de devises.

6) Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de transport aérien international en vertu du présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération, notamment, sans s'y limiter, pour le partage de code, avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris des entreprises de transport aérien de pays tiers, sous réserve que toutes les entreprises de transport aérien participant à ces accords détiennent l'autorisation adéquate et satisfassent aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords.

7) Dans le cas d'un accord de partage de code, l'entreprise de transport aérien chargée de la commercialisation veille, pour chaque billet vendu, à faire savoir clairement à l'acheteur, au point de vente, quelle sera l'entreprise de transport aérien qui se chargera concrètement de chaque élément du service et avec quelle ou quelles entreprises de transport aérien l'acheteur établit une relation contractuelle.

8) Outre les droits prévus au paragraphe 6 du présent article, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de transport aérien international en vertu du présent Accord, utiliser des aéronefs (ou des aéronefs plus équipage) loués à une entreprise quelle qu'elle soit, y compris d'autres entreprises de transport aérien, sous réserve que tous les participants à ces accords détiennent l'autorisation adéquate et satisfassent aux exigences appliquées à ce type d'accords.

9) Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie (« auto-assistance en escale ») ou, à son gré, de choisir parmi des organismes concurrents pour la réalisation de tout ou partie de ces services. Ces droits ne sont soumis qu'aux contraintes matérielles découlant de considérations relatives à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations excluent la possibilité d'auto-assistance en escale, des services d'escale sont proposés de manière égale à toutes les entreprises de transport aérien et sont comparables, en nature et en qualité, aux services qui seraient proposés si l'auto-assistance en escale était possible.

10) Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les prestataires indirects de services de transport de marchandises des Parties sont autorisés, sans restriction, à employer, en lien avec le transport aérien international, tout moyen de transport de

surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points sur le territoire des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et disposent, le cas échéant, du droit de transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Ces marchandises, qu'elles soient transportées par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'assurer elles-mêmes leur transport de surface ou de le confier, par le biais d'accords, à d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface exploité par d'autres entreprises de transport aérien et par des prestataires indirects de transport aérien de marchandises. Ces services de transport de marchandises intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par voie aérienne et par voie de surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ce transport.

Article 9. Droits et taxes de douane

1) Chaque Partie, sous réserve de réciprocité, exempte une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, dans toute la mesure permise par sa législation nationale, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles de graissage, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement de bord ordinaire, les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente ou devant être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs) et les autres articles, tels que le stock de billets imprimés et les lettres de transport aérien, distribués gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée, destinés à l'utilisation ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien de l'aéronef assurant les services convenus.

2) Les exemptions accordées par le présent article s'appliquent aux produits visés au paragraphe 1 de cet article :

a) introduits sur le territoire de la Partie considérée par ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ;

b) 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) embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés lors de l'exploitation des services convenus ; que ces produits soient ou non utilisés ou consommés en totalité sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, à condition que la propriété de ces produits ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3) L'équipement de bord ordinaire, ainsi que les matériels et fournitures habituellement conservés à bord de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre manière conformément à la réglementation douanière.

4) Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie ont conclu des accords avec une

ou plusieurs autres entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie de l'équipement ordinaire et des autres produits visés au paragraphe 1 du présent article, sous réserve que cette ou ces autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

1) Chaque Partie offre une possibilité égale et équitable aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties de se livrer concurrence pour la prestation du transport aérien international régi par le présent Accord.

2) Chaque Partie permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle propose en fonction de considérations commerciales relatives au marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ni le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf si cela est nécessaire pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels ou environnementaux dans des conditions uniformes, conformément à l'article 15 de la Convention.

3) Aucune des Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'exigence de préemption, de rapport de partage du trafic, de droit de non-opposition ni aucune autre exigence en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4) Aucune Partie n'exige le dépôt des horaires de vol par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour approbation, sauf si cela est nécessaire, de manière non discriminatoire, à la mise en œuvre des conditions uniformes prévues au paragraphe 2 du présent article ou si cela est spécifiquement autorisé dans une annexe du présent Accord. Si une Partie exige des dépôts à des fins d'information, elle réduit autant que possible les charges administratives que ces exigences et procédures de dépôt font peser sur les intermédiaires de transport aérien et sur les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

Article 11. Fixation des prix

1) Chaque Partie laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de décider des tarifs des services aériens en fonction de considérations commerciales relatives au marché. L'intervention des Parties se limite :

a) à prévenir les tarifs ou les pratiques indûment discriminatoires ;

b) à protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;

c) à protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas du fait de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2) Chaque autorité aéronautique peut, à sa discrétion, exiger que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie déclarent auprès d'elle, à des fins d'information, les tarifs fixés en vertu du paragraphe 1 du présent article.

Article 12. Consultations

L'une ou l'autre 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 soixante jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, sauf s'il en est convenu autrement.

Article 13. Modification de l'Accord

1) Le présent Accord peut être modifié par accord écrit des Parties.

2) Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsque les Parties se sont informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités respectives nécessaires à l'entrée en vigueur d'une modification ou d'une révision.

Article 14. Règlement des différends

1) Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord qui n'est pas résolu par une première série de consultations formelles peut être soumis, d'un commun accord entre les Parties, à la décision d'une personne ou d'un organisme. Si les Parties ne s'entendent pas à ce sujet, le différend, à la demande de l'une ou l'autre Partie, est soumis à un arbitrage conformément aux procédures énoncées ci-après.

2) L'arbitrage sera confié à un tribunal de trois arbitres qui sera composé de la manière suivante :

a) Dans les trente jours qui suivent la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les soixante jours qui suivent leur nomination, ces deux arbitres, d'un commun accord, désignent un troisième arbitre qui interviendra comme 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'OACI de désigner le ou les arbitres nécessaires dans un délai de trente jours. Si le président du Conseil est de la nationalité de l'une des Parties, le vice-président ayant le plus d'ancienneté qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à la désignation. Dans le cas où le président du Conseil ou le vice-président qualifié ayant le plus d'ancienneté désigne le troisième arbitre, ce dernier n'est un ressortissant d'aucune des Parties.

3) Sauf accord contraire, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et établit ses propres règles de procédure. Le tribunal d'arbitrage, une fois constitué, peut recommander des mesures correctives provisoires en attendant son jugement définitif. Sur instruction du tribunal d'arbitrage ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence visant à déterminer les questions précises à soumettre à l'arbitrage ainsi que les procédures spécifiques à suivre se tient au plus tard quinze jours après que le tribunal d'arbitrage a été pleinement constitué.

4) Sauf accord contraire ou sur instruction du tribunal d'arbitrage, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de quarante-cinq jours suivant la constitution complète du tribunal. Les mémoires en réplique sont attendus dans les soixante jours qui suivent. Le tribunal d'arbitrage

tient une audience, à la demande de l'une ou l'autre Partie ou de sa propre initiative, dans les quinze jours suivant la date à laquelle sont attendus les mémoires en réplique.

5) Le tribunal d'arbitrage s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente jours suivant l'achèvement de l'audience ou, à défaut d'audience, suivant la date de soumission des deux mémoires en réplique. La décision de la majorité du tribunal d'arbitrage l'emporte.

6) Les Parties peuvent soumettre des demandes d'éclaircissement de la décision dans un délai de quinze jours suivant la date à laquelle elle a été rendue et tout éclaircissement est donné dans les quinze jours qui suivent une telle demande.

7) Chaque Partie, dans la mesure compatible avec sa législation nationale, donne pleinement effet 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 Parties. Toute dépense engagée par le président du Conseil de l'OACI en lien avec les procédures visées 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) Chacune des Parties peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément au Secrétaire général de l'OACI. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification adressée à l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de cette notification par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties avant l'expiration de ce délai.

2) À défaut d'accusé de réception d'un avis de dénonciation par l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après 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 pourront y être apportées sont enregistrés auprès de l'OACI.

2) En cas de conclusion d'une convention ou d'un accord multilatéral général concernant le transport aérien qui lierait les deux Parties, le présent Accord sera modifié de sorte à être 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 leur signature.

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

FAIT à Georgetown le 13 février 2019 en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

[SIGNÉ]

Pour le Gouvernement de la République coopérative du Guyana :
[SIGNÉ]

ANNEXE I

Transport aérien international régulier

Section 1

Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées au titre du présent Accord pour exercer	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Tous points au Guyana	Tous points	Tous points au Guyana	Tous points

Pour le ou les services tout-cargo, entre le Guyana et un ou plusieurs points quelconques.

B. Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Tous points au Guyana	Tous points	Tous points en Nouvelle-Zélande	Tous points

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

Section 2. Souplesse d'exploitation

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et au choix de chacune d'elles :

1. Assurer des vols dans une direction ou dans l'autre, ou dans les deux ;
2. Combiner différents numéros de vol sur une même exploitation d'aéronef ;
3. Desservir des points en deçà, des points intermédiaires et des points au-delà, ainsi que des points situés sur le territoire des Parties sur les routes dans toute combinaison et dans tout ordre ;
4. Omettre des escales à un ou à des points quelconques ;
5. Transférer le trafic de l'un de leurs aéronefs vers tout autre de leurs aéronefs à tout point des routes ;

6. Desservir des points en deçà de tout point de leur territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services et les faire connaître au public en tant que services directs ;

sans limite directionnelle ou géographique et sans perte d'un quelconque droit de transport autorisé par ailleurs au titre du présent Accord, sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le service desserve un point sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

Section 3

Changement d'aéronef

Sur tout tronçon ou tous tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut assurer un transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, à tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve, à l'exception des services tout-cargo, dans le sens aller, que le transport au-delà de ce point soit une continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et, dans le sens retour, que le transport vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit une continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

ANNEXE II

Transport aérien international non régulier

1) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées au titre du présent Accord pour exercer leurs activités en vertu de la présente Annexe ont le droit d'assurer un transport aérien international non régulier sur les routes spécifiées et conformément aux droits accordés pour les services réguliers dans le présent Accord.

2) Chaque Partie examine avec bienveillance, à titre de courtoisie et de réciprocité, les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie visant à acheminer du trafic non visé par la présente Annexe.