

No. 56046*

**New Zealand
and
Myanmar**

Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of the Union of Myanmar (with annex). Yangon, 25 September 2019

Entry into force: *25 September 2019 by signature, in accordance with article 18*

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
Myanmar**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de l'Union du Myanmar (avec annexe). Yangon, 25 septembre 2019

Entrée en vigueur : *25 septembre 2019 par signature, conformément à l'article 18*

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]

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

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of the Union of Myanmar (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, in the case of the Republic of the Union of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications, or in both cases, any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;

(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) "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;

(c) the right for designated airlines, to operate services on the routes specified in the Annex and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) 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.

(3) The provisions of this Agreement as set out in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules), Article 6 (Safety), Article 7 (Aviation Security), paragraphs 7 and 9 of Article 8 (Commercial Opportunities), Article 9 (Customs Duties and Charges), Article 10 (Fair Competition), Article 11 (Pricing) and Article 13 (Consultations), shall also be applicable to non-scheduled international air transport performed by the airlines of each Party, including those that have not been designated.

(4) The provisions of paragraph 3 of this Article shall not affect any applicable national laws and regulations governing the authorisation of charters or non-scheduled flights or the conduct of airlines or other parties involved in the organisation of such operations.

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.

(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) of this Agreement.

(3) Designation shall not be required for airlines conducting non-scheduled international air transport nor for airlines exercising the rights provided for in subparagraphs 1 (a) and (b) of Article 2 (Grant of Rights) 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; 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) 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 13 (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 certificates 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 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, 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 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 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 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, in accordance with applicable laws and/or regulations of that other Party, for the promotion and sale of scheduled 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 scheduled air transport.

(3) Any airline of either Party may engage in the sale of scheduled 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, according to applicable laws and/or regulations.

(4) Each airline shall have the right, in accordance with applicable laws and/or regulations, 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 applicable laws and/or regulations.

(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 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 an airline from performing self-handling or selecting among competing agents for ground-handling services, these services shall be made available to that airline on a no-less-favourable basis than for all other airlines.

(9) Subject to applicable laws or regulations, 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, where applicable, 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. According to applicable laws or regulations, 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) The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to compete in operating the international air transport governed by this Agreement.

(2) In the operation of the international air transport, the frequency and capacity which may be provided by the designated airlines of each Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of such transport by the airlines concerned and from time to time thereafter.

(3) 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.

(4) 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.

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

Approval of Schedules

(1) If required, the airlines of each Party shall submit their proposed flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party in accordance with that Party's domestic laws and regulations.

(2) For supplementary flights which the airline of one Party wishes to operate on the *agreed services outside the approved timetable*, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall be submitted in accordance with that Party's domestic laws and regulations.

Article 13

Consultations

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

Article 14

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.
- (3) 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 15

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 16

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 17

Registration with ICAO

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

Article 18

Entry into Force

This Agreement and its Annex 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 Yangon this 25th day of September 2019, in duplicate, in the English language.

For New Zealand



H.E. Mr. Stephen Marshall
Ambassador

For the Republic of the Union of
Myanmar



H.E. U Kyaw Myo
Deputy Minister
Ministry of Transport and
Communications

ANNEX

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

From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points to a point or points in the Republic of the Union of Myanmar and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of the Union of Myanmar

From points behind the Republic of the Union of Myanmar via the Republic of the Union of Myanmar and intermediate points to a point or points in New Zealand and beyond.

Note: The exercise of traffic rights by the designated airlines of both Parties on the above routes shall be decided upon between the aeronautical authorities of the two Parties.

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 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, 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.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE
LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
DE L'UNION DU MYANMAR

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de l'Union du Myanmar (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 d'interventions et de réglementation étatiques ;

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 expéditeurs de marchandises un éventail de prestations, et soucieux d'encourager les entreprises de transport aérien à établir et à introduire des prix novateurs et compétitifs ;

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sûreté et de sécurité 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 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 ;

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 dans le cas de la République de l'Union du Myanmar, le Département de l'aviation civile du Ministère des transports et des communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont attribuées auxdites autorités ;

b) le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et toute modification de ceux-ci ;

c) le terme « transport aérien » désigne toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, bagages, marchandises et 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 » s'entendent au sens attribué à chacune de ces expressions 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 et comprend :

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 connexe adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette annexe ou cette modification est applicable simultanément aux deux Parties ;

f) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une compagnie aérienne 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 marchandises (à l'exclusion du courrier) par les entreprises de transport aérien ou leurs organismes et des conditions dans lesquelles ils sont proposés ;

j) le terme « territoire » s'entend au sens attribué à l'article 2 de la Convention ; dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme « territoire » exclut les 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) le droit, pour les entreprises de transport aérien désignées, d'exploiter des services sur les routes spécifiées dans l'annexe et d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier ;

d) d'autres droits visés au présent Accord.

2) Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à la ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier qui sont transportés, contre rémunération, entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

3) Les dispositions du présent Accord, telles qu'elles sont énoncées à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles), à l'article 6 (Sûreté), à l'article 7 (Sûreté aérienne), aux paragraphes 7 et 9 de l'article 8 (Activités commerciales), à l'article 9 (Droits et taxes de douane), à l'article 10 (Concurrence loyale), à l'article 11 (Fixation des prix) et à l'article 13 (Consultations), s'appliquent également au transport aérien international non régulier effectué par les entreprises de transport aérien de chaque Partie, y compris celles qui n'ont pas été désignées.

4) Les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne dérogent pas aux lois et règlements nationaux applicables régissant l'autorisation des vols affrétés et des vols non réguliers ou la conduite des entreprises de transport aérien ou des autres parties impliquées dans l'organisation de ces opérations.

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. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie.

2) Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et d'agrément 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 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 l'a désignée ;

b) le contrôle réglementaire effectif de cette entreprise soit exercé par la Partie qui la désigne ;

c) l'entreprise de transport aérien satisfasse aux conditions prescrites par les lois, règlements et règles normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises ;

d) la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées aux articles 6 (Sûreté) et 7 (Sûreté aérienne) du présent Accord.

3) La désignation n'est pas requise pour les entreprises effectuant des transports aériens internationaux non réguliers ni pour les entreprises exerçant les droits prévus aux alinéas a) et b) du premier paragraphe de l'article 2 (Octroi de droits) du présent Accord.

Article 4. Révocation d'une autorisation

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

a) l'entreprise de transport aérien n'est pas constituée en société ou son établissement principal ne se trouve pas sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée ;

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 (Sûreté) et 7 (Sûreté aérienne) du présent Accord.

2) À moins que des mesures immédiates s'imposent pour prévenir la poursuite de l'infraction visée aux alinéas c) et d) du premier paragraphe 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 lois, règlements et règles d'une Partie concernant l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, qu'ils arrivent sur le territoire de la première Partie, qu'ils y séjournent ou qu'ils en sortent.

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

3) Aucune des Parties ne saurait privilégier sa propre entreprise de transport aérien désignée ni aucune autre par rapport à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie exploitant des services de transport aérien internationaux similaires lors de l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine, et de tout règlement similaire.

4) Les passagers, les bagages et les marchandises 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 seront soumis à aucun contrôle sauf pour des raisons de sûreté aérienne, ainsi qu'en cas de contrebande de stupéfiants ou de circonstances exceptionnelles. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

Article 6. Sûreté

1) Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien international visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets de capacité et permis délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou permis 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 des brevets de capacité et des permis délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie aux fins du survol de son territoire.

2) Si les droits ou conditions des permis, brevets et certificats visés au premier paragraphe 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 le cadre de l'exploitation des services convenus, permettent une divergence par rapport aux normes minimales établies en vertu de la Convention, et que cette divergence a été notifiée à l'OACI, l'autre Partie peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en cause conformément à l'article 13 (Consultations) du présent Accord.

3) Chaque Partie peut demander à tout moment la tenue de consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, ainsi qu'aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans les trente jours suivant cette demande.

4) Si, à l'issue de telles consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas ni ne fait respecter effectivement les normes de sûreté qui répondent aux normes fixées à ce moment en vertu de la Convention, dans les domaines visés au paragraphe 3, 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 correctrices qui s'imposent dans le délai convenu.

5) Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité aux fins du transport aérien international par une entreprise de transport aérien d'une Partie, ou en son nom, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie, peut, durant son séjour sur le territoire de l'autre Partie, 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. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, cette inspection sur l'aire de trafic a pour objet de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, des permis de son équipage ainsi que 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 au titre de la Convention ;

b) que les normes de sûreté définies à cette date au titre de 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 des certificats, brevets ou permis consentis à l'aéronef en question ou à l'équipage dudit aéronef, ou que les conditions d'exploitation dudit aéronef ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Il peut en être conclu de même en cas de refus d'accès aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic.

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

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 référence au paragraphe 4 du présent article, s'il est établi qu'une Partie ne respecte toujours pas les normes de l'OACI après l'expiration du délai convenu, le Secrétaire général de l'OACI doit en être informé. Il doit également être avisé de la solution satisfaisante qui a ultérieurement été trouvée pour remédier à cette situation.

Article 7. Sûreté aérienne

1) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations au titre 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, ainsi que de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui lie 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 sécurité de l'aviation civile.

3) Dans leurs rapports réciproques, les Parties agissent conformément aux dispositions en matière de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées de l'OACI, 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 sécurité que l'autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de celui-ci. Chacune des Parties veille à l'application effective sur son territoire de mesures adéquates de protection de l'aéronef et d'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 avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

5) Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à conclure des accords en forme simplifiée qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait ladite demande.

6) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en adoptant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans dommage 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, ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite ou d'un autre acte d'intervention illicite et qui a atterri 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 valables 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 de retrait, de révocation, de limitation ou d'imposition de conditions à l'autorisation d'exploitation et aux 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 de promotion et de vente de prestations de transport aérien régulier sur le territoire de l'autre Partie, conformément aux lois et règlements applicables de cette autre Partie.

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 tous autres agents spécialisés nécessaires à la fourniture des services de transport aérien régulier.

3) Chaque entreprise de chaque Partie peut vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien régulier directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire d'organismes. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces prestations de transport et toute personne a la faculté de les acheter dans la devise du territoire ou, conformément aux lois et règlements applicables, dans des devises 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, conformément aux lois et règlements applicables. La conversion et l'envoi de fonds sont autorisés sans délai, sans restriction ni redevance, au taux de change applicable aux transactions et aux 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 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 devises librement convertibles, conformément aux lois et règlements applicables.

6) En assurant ou en offrant les prestations de transport aérien international conformément au présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération, notamment pour le partage de codes, avec toute autre entreprise de transport aérien, y compris celles de pays tiers, à condition que toutes les entreprises parties à de tels accords disposent de l'autorisation adéquate et répondent aux conditions normalement requises pour ces accords.

7) 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 la prestation de services de transport aérien international en vertu du présent Accord, utiliser des aéronefs (ou aéronefs plus équipage) loués dans le cadre d'un contrat de crédit-bail auprès de toute entreprise, y compris d'autres entreprises de transport aérien, sous réserve que tous les participants engagés aux termes de ces accords détiennent l'autorisation adéquate et répondent aux conditions normalement requises pour 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 empêchent une entreprise de transport aérien de fournir des services

autogérés ou de choisir parmi des organismes concurrents pour les services d'escale, ces prestations sont mises à sa disposition sur une base non moins favorable que pour toutes les autres entreprises de transport aérien.

9) Sous réserve des lois ou règlements applicables, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés, sans restriction, à employer, dans le cadre des services de transport aérien international, tout moyen de transport de surface pour l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières et, le cas échéant, à transporter des marchandises sous douane, conformément aux lois et règlements applicables. L'accès aux procédures et installations douanières est prévu pour ces marchandises, que celles-ci arrivent par voie aérienne ou terrestre. Conformément aux lois et règlements applicables, les entreprises de transport aérien peuvent décider de se charger de leur propre transport de surface ou d'en charger d'autres transporteurs terrestres y compris le transport de surface effectué par d'autres entreprises de transport aérien ou des organismes indirects s'occupant du transport aérien de marchandises. Ces services de transport de marchandises 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 et taxes de douane

1) Chaque Partie exonère une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des droits de douane, droits de consommation, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (notamment 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 de transport aérien désignée, destinés à être utilisés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant les services convenus.

2) Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article, lorsque ces objets sont :

a) introduits sur le territoire de la Partie 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) 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 ; utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie accordant l'exonération, 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 exploités par une entreprise de transport aérien désignée d'une

Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette Partie. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4) Les exonérations 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 des accords avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie de l'équipement habituel et des autres objets visés au premier paragraphe du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

1) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont des possibilités égales et équitables d'entrer en concurrence pour fournir les prestations de transport aérien international régies par le présent Accord.

2) Dans le cadre des transports aériens internationaux, la fréquence et la capacité qui peuvent être fournies par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie sont celles qui sont décidées par les autorités aéronautiques des Parties avant le début de ce transport par les entreprises de transport aérien concernées, et périodiquement par la suite.

3) Aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels ou environnementaux, et ce dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4) Aucune Partie n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'exigence du droit du premier refus, de rapport de partage du trafic, de frais pour non-objection ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou le trafic, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

Article 11. Fixation des prix

Chaque Partie laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer librement ses tarifs d'après les considérations commerciales du 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, à la suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

Article 12. Approbation des plans d'organisation des vols

1) Si nécessaire, les entreprises de transport aérien de chaque Partie soumettent leurs plans d'organisation des vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément aux lois et règlements internes de cette dernière.

2) Dans le cas de vols supplémentaires que l'entreprise de transport aérien d'une Partie souhaite assurer dans le cadre des services convenus en dehors de l'horaire approuvé, cette entreprise demande l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces demandes sont présentées conformément aux lois et règlements internes de ladite Partie.

Article 13. 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 14. Modification

- 1) Le présent Accord peut être modifié par accord écrit des Parties.
- 2) Toute modification entre en vigueur lorsque les Parties se sont notifiées par écrit que les conditions respectives à cet effet ont été accomplies.
- 3) Au cas où une convention ou un accord général multilatéral sur les transports aériens viendrait à lier les deux Parties, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite Convention.

Article 15. Règlement des différends

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

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

a) Dans les trente jours qui suivent 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'autre des Parties peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, dans les trente jours, le ou les arbitres requis. Si le président du Conseil est ressortissant du pays de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour la même raison, procède à la désignation. Si le président du Conseil ou le vice-président le plus qualifié nomme le troisième arbitre, ce dernier ne doit pas être un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties.

3) Sauf accord contraire, le tribunal d'arbitrage fixe les limites de sa juridiction conformément au présent Accord et établit ses propres règles procédurales. Le tribunal d'arbitrage, une fois constitué, peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal d'arbitrage 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 d'arbitrage, 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 d'arbitrage 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 attendues les répliques.

5) Le tribunal d'arbitrage 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 la soumission des deux répliques. La sentence du tribunal arbitral est rendue à la majorité.

6) Les Parties peuvent présenter des demandes d'éclaircissements sur la décision 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 assumée par le président du Conseil de l'OACI dans le cadre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article est considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 16. 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 adressée simultanément au Secrétaire général de l'OACI. Le présent Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification soit annulée, sur accord des Parties, avant l'expiration de cette période.

2) Faute d'un accusé de réception de la notification 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 17. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 18. 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 leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Yangon le 25 septembre 2019, en double exemplaire en langue anglaise.

Son Excellence M. STEPHEN MARSHALL,

Ambassadeur
Pour la République de l'Union du Myanmar :

Son Excellence U KYAW MYO,
Vice-Ministre
Ministère des transports et des communications :



ANNEXE

Section 1

Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie qui sont désignées en vertu du présent Accord ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'exploiter des services aériens internationaux réguliers comme suit :

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

Des points en deçà de la Nouvelle-Zélande via la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points de la République de l'Union du Myanmar et au-delà.

B. Routes aériennes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement de la République de l'Union du Myanmar

Des points en deçà de la République de l'Union du Myanmar via la République de l'Union du Myanmar et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà.

Remarque : l'exercice des droits de trafic par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties sur les routes ci-dessus sera décidé par les autorités aéronautiques des deux Parties.

Section 2

Flexibilité opérationnelle

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur convenance :

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 aérienne ;
3. desservir des points situés en deçà ou au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires sur les routes, dans n'importe quel ordre et n'importe quelle combinaison;
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 routes;
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 des routes directes;

sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer les services aériens autrement autorisés en vertu du présent Accord, à condition que le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

Section 3

Changement d'aéronef

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés, à condition que, dans le sens aller, l'itinéraire au-delà de ce point soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, l'itinéraire jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé au-delà du point susmentionné.