

No. 56402*

**New Zealand
and
Zambia**

Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Republic of Zambia (with annexes). Lusaka, 20 November 2019

Entry into force: *20 November 2019 by signature, in accordance with article 17*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 30 November 2020*

**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
Zambie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Zambie (avec annexes). Lusaka, 20 novembre 2019

Entrée en vigueur : *20 novembre 2019 par signature, conformément à l'article 17*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 30 novembre 2020*

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

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

Air Services Agreement

between

The Government of New Zealand

and

The Government of the Republic of Zambia

The Government of New Zealand and the Government of the Republic of Zambia (hereinafter called, "the Parties");

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

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) "aeronautical authorities" means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister, and, in the case of the Republic of Zambia, the Ministry of Transport and Communications;
- (b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (c) "air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (d) "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
- (f) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (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 or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorisation

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

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

(d) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

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

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

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

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

(3) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.

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) 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.

(3) 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 (2) 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.

(4) Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search (in this Article called "ramp inspection") by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention,

the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

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

(6) 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.

(7) Any action by one Party in accordance with paragraph (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(8) With reference to paragraph (3) of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be

advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation

Article 7

Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, done at Tokyo on September 14, 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on December 16, 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on September 23, 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, signed at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

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

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of

airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

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

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, 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 designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

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

(4) 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.

(5) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions 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.

(6) 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.

(7) 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, which has the appropriate operating authorisations for the cooperative arrangement in question.

(8) In addition to the rights granted in paragraph (7) 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) 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 of the designated airline of such other Party 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 territory. 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 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 filing requirements and procedures.

Article 11

Pricing

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

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

Article 12

Consultations

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

Article 13

Amendment

(1) This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

(2) Any amendments so agreed shall enter into force when the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.

Article 14

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle such dispute by negotiation.

(2) If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute to some competent and independent person or body for mediation.

(3) If settlement is not reached in accordance with paragraphs (1) or (2) of this Article the dispute shall, at the request of either Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.

(4) Each Party shall appoint one arbitrator and the third arbitrator, to be jointly appointed by the two arbitrators so appointed, shall act as the President of the tribunal.

(5) Each Party shall appoint its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Party from the other, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator, who shall be a national of a third State, shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

(6) If either Party fails to appoint an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of ICAO may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case may be, provided that the President is not a national of either Party, in which case the Vice President of that Council may be so requested. In such a case, the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or Vice President, as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the respective States of the Parties.

(7) The tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

(8) Subject to the final decision of the tribunal, the Parties shall bear, in equal proportion, the interim costs of arbitration.

(9) The Parties shall comply with any provisional ruling and the final decision of the tribunal.

(10) If, and for so long as, a Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (9) of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted in terms of this Agreement to the Party in default.

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, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 17

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at LUSAKA this 20th day of NOVEMBER, in duplicate, in the English language. 2019

**For the Government of
New Zealand**



*Mike Burrell
New Zealand High Commissioner
to the Republic of Zambia*

**For the Government of the
Republic of Zambia**



*Joseph Malanji
Minister of Foreign Affairs*

ANNEX 1

Scheduled 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

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

- B. Routes for the airline or airlines designated by the Republic of Zambia

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

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.

ANNEX II

Non-Scheduled International Air Transport

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

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

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE ZAMBIE

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République de Zambie (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 publiques,

Désireux de favoriser l'essor du transport aérien international,

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux favorisent les échanges commerciaux, le bien-être des consommateurs et la croissance économique,

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

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international et réaffirmant leur vive préoccupation au sujet des actes ou menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, lesquels mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public en la sécurité 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, et sauf indication contraire :

- a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile et toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre et, dans le cas de la République de Zambie, le Ministre des communications et des transports ;
- b) le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et toute modification y relative ;
- c) le terme « transport aérien » désigne toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- d) les termes « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est 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 et comprend :
 - i. toute modification entrée en vigueur au titre du paragraphe a) de l'article 94 de la Convention et ratifié par les deux Parties,
 - ii. toute annexe ou toute modification y relative adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification est applicable à tout moment aux deux Parties ;
- f) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;
- g) le terme « OACI » désigne l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- h) le terme « transport aérien international » désigne le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États ;
- i) le terme « tarif » désigne tout tarif, taux ou frais 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 agents et les conditions régissant la disponibilité dudit tarif, taux ou frais ;
- j) le terme « régulier » désigne 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, selon un horaire publié ou non, et qu'ils sont exploités de telle manière que chacun des vols est accessible au 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 énoncés ci-après aux fins de l'exploitation de services de transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

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

2) Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, 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.

Article 3. Désignation et autorisation

1) Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite aux fins de l'exploitation de services de transport aérien international conformément au présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Lesdites désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique et indiquent si l'entreprise de

transport aérien est autorisée à assurer le type de transport aérien international indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II, ou les deux.

2) Dès réception d'une telle désignation et des 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 permis 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 la désigne ;
- b) que le contrôle réglementaire effectif de ladite entreprise de transport aérien soit exercé par la Partie qui l'a désigné, par des ressortissants de ladite Partie, ou les deux ;
- c) que l'entreprise de transport aérien remplisse les 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 qui désigne l'entreprise de transport aérien applique et fasse respecter les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

Article 4. Révocation d'une autorisation

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

- a) ladite entreprise de transport aérien n'est pas constituée en société ou son établissement principal ne se trouve pas sur le territoire de la Partie qui la désigne ;
- b) le contrôle réglementaire effectif de ladite entreprise de transport aérien n'est pas exercé par la Partie qui l'a désigné, par des ressortissants de ladite Partie, ou les deux ;
- c) ladite 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 n'applique pas et ne fait pas respecter les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) du présent Accord.

2) À moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour prévenir de nouvelles infractions aux dispositions 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.

3) Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie de suspendre, de révoquer, de limiter ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

Article 5. Application des lois, règlements et règles

1) Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes se conforment aux lois, règlements et règles régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs en vigueur dans l'autre Partie lors de leur entrée et de leur séjour sur le territoire de ladite Partie ou de leur départ de celui-ci.

2) Les lois, règlements et règles de l'une des Parties concernant l'admission sur son territoire et le départ dudit territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises transportés par des aéronefs (y compris les règlements et règles relatifs à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux règlements postaux) sont respectées par lesdits passagers et équipages ou eu égard aux marchandises transportés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou au nom de ceux-ci, lors de leur entrée ou de leur séjour sur le territoire de l'une des Parties ou de leur départ de celui-ci.

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 exploitant des services de transport aérien internationaux similaires lors de l'application de sa réglementation relative à la douane, à l'immigration et à la quarantaine et de toute autre réglementation similaire.

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

Article 6. Sécurité

1) Chacune des Parties 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. Chacune des Parties peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets de capacité et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés au même titre par l'autre Partie.

2) Chaque Partie contractante peut, à tout moment, introduire des demandes de consultation à propos des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans les trente jours suivant la demande.

3) Si, à l'issue de telles consultations, l'une des Parties constate que l'autre Partie ne respecte pas ou ne fait pas appliquer effectivement, dans les domaines visés au paragraphe 2 du présent article, des normes de sécurité au moins égales aux normes établies à cette date en application de la Convention, elle en informe l'autre Partie et lui communique les mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter les normes de l'OACI. L'autre Partie prend alors les mesures correctrices appropriées dans un délai convenu.

4) Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre entendu que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie ou en son nom, pour des services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection (dénommée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic ») par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cela ne provoque pas de retard excessif. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, cette inspection vise à vérifier la validité des documents de l'aéronef, des licences de son équipage ainsi que la conformité des équipements et l'état de l'aéronef par rapport aux normes établies à cette date en application de la Convention.

5) 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 établies à cette date en application de la Convention ;
- b) que les normes de sécurité définies à cette date en application de la Convention ne sont pas appliquées ou respectées effectivement ;

la Partie qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, que les conditions qui ont présidé à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences concernant ledit aéronef ou son équipage, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

6) Lorsque des mesures urgentes doivent être prises pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier

immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

7) Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 6 du présent article est levée dès la disparition des motifs pour lesquels elle a été prise.

8) Concernant le paragraphe 3 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 cette situation.

Article 7. Sûreté de l'aviation

1) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations mutuelles de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, conclue à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, conclue à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclue 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 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile qui lie les Parties.

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

3) Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions et aux pratiques relatives à la sûreté de l'aviation qui sont établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4) Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation imposées par l'autre Partie à l'entrée sur son territoire, au départ de son territoire ou durant le séjour sur son territoire. Chaque Partie s'assure que les mesures adéquates sont effectivement appliquées sur son territoire aux fins de la protection des aéronefs et de l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages de soute, des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises en cas de menace particulière.

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

6) En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

7) Chaque Partie prend les mesures qu'elle juge réalisables 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 la nécessité primordiale de protéger des vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises en concertation.

8) Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, 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 un délai de quinze jours à compter de 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 ladite Partie. Si l'urgence de la situation l'exige, une Partie peut prendre des mesures transitoires 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 aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont le droit, conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie en ce qui concerne l'entrée, la résidence et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie un personnel administratif, commercial, technique et opérationnel ainsi que tout autre personnel spécialisé nécessaire aux fins de la prestation de services de transport aérien.

3) 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 les confier en tout ou partie à des agents concurrents de son choix. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations relatives à la sécurité des aéroports. Lorsque ces considérations interdisent les services d'auto-assistance en escale, des services au sol sont assurés aux mêmes conditions pour toutes les entreprises de transport aérien et sont facturés selon leur coût ; par leur nature et leur qualité, ils doivent être comparables aux services qui seraient disponibles si l'auto-assistance était possible.

4) Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties peut vendre directement des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre lesdits

services de transport et toute personne est libre de les acheter, dans la devise dudit territoire ou en devises librement convertibles.

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

6) Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties sont autorisées à régler leurs dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie, y compris l'achat de carburant, en devise locale. À leur discrétion, les entreprises de transport aérien de chacune des Parties peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation relative aux changes en vigueur dans le pays.

7) En exploitant ou en offrant des services 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, qui dispose des autorisations d'exploitation appropriées pour l'accord de coopération en question.

8) Outre les droits accordés au paragraphe 7 du présent article, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties peuvent, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien international conformément au présent Accord, utiliser des aéronefs (ou des aéronefs et des équipages) loués à toute entreprise, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition que tous les participants à ces accords disposent de l'autorisation appropriée et remplissent les conditions requises pour ces accords.

9) 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 les aéroports ayant des installations douanières, et disposent, le cas échéant, du droit de transporter des marchandises sous douane au titre de la législation et de la réglementation applicables. L'accès aux procédures et aux installations douanières des aéroports est assuré pour lesdites marchandises, qu'elles soient transportées par voie de surface ou par voie aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de fournir ce service par l'intermédiaire d'accords conclus avec d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris des services de transport de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien ou par des fournisseurs indirects de services de transport aérien de marchandises. Ces services de transport intermodal de marchandises 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 à la nature et aux modalités desdits transports.

Article 9. Droits de douane et redevances

1) Chaque Partie contractante exonère, selon le principe de réciprocité, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, dans toute la mesure permise par son droit interne, des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux

sur les aéronefs, le carburant, les lubrifiants, 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 du service courant des aéronefs) et les autres articles, tels que le stock de billets imprimés et les lettres de transport aérien, distribués gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, destinés à l'utilisation ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou du service courant de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploitant les services convenus.

2) Les exonérations accordées par le présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 du présent article :

- a) importés sur le territoire de la Partie par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour son compte ;
- 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 d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie pour assurer l'exploitation des services convenus ; que lesdits articles soient utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie qui accorde l'exonération, à condition que la propriété desdits articles ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3) L'équipement de bord usuel, ainsi que le matériel et les fournitures généralement conservés à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément à la réglementation douanière.

4) Les exonérations prévues par le présent article s'appliquent également lorsque 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 pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie de l'équipement ordinaire et des autres articles visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

1) Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la prestation des services de transport aérien international régis 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 fixe unilatéralement de limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

3) Aucune des Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie de droit de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation, ni aucune autre exigence relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui irait à l'encontre des fins du présent Accord.

4) Aucune des Parties 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 l'une des annexes du présent Accord l'autorise expressément. Si l'une des Parties exige ledit dépôt à des fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives que représentent les exigences et procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

Article 11. Tarifs

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 les tarifs indûment élevés ou restrictifs du fait d'un abus d'une 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. Consultations

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

Article 13. Modifications

- 1) Le présent Accord peut être modifié par accord écrit entre les 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) En cas de différend entre les Parties relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de régler ce différend par voie de négociations.

2) Si les Parties ne parviennent pas régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à un individu ou un organisme compétent et indépendant pour médiation.

3) Si aucun règlement ne peut être obtenu conformément au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 du présent article, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, pour décision à un tribunal de trois arbitres.

4) Chaque Partie nomme un arbitre et le troisième arbitre, qui est nommé conjointement par les deux arbitres ainsi désignés, assume les fonctions de président du tribunal.

5) Chaque Partie nomme un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties d'une notification adressée par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal, et le troisième arbitre, qui est un ressortissant d'un État tiers, est désigné dans un délai supplémentaire de soixante jours.

6) Si l'une ou l'autre des Parties ne nomme pas d'arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'OACI peut être prié par l'une ou l'autre des Parties de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas, à condition qu'il ne soit pas un ressortissant de l'État de l'une des Parties, auquel cas le Vice-président du Conseil peut être prié d'accomplir cette tâche. Dans ce cas, l'arbitre ou les arbitres désignés par ledit Président ou Vice-président, selon le cas, ne sont pas des ressortissants ni des résidents permanents des États respectifs des Parties.

7) Le tribunal détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et établit sa propre procédure.

8) Sous réserve de la décision finale du tribunal, les Parties supportent à parts égales les frais provisoires de l'arbitrage.

9) Les Parties se conforment à toute décision provisoire et finale du tribunal.

10) Si l'une des Parties refuse de se conformer à la décision visée au paragraphe 9 du présent article, et tant que cette situation se prolonge, l'autre Partie peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés à la Partie en défaut conformément au présent Accord.

Article 15. Dénonciation

1) L'une ou l'autre des Parties peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est communiquée au même moment 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 la notification par l'autre Partie, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties avant l'expiration de ce délai.

2) Si l'autre Partie omet d'en accuser réception, la notification de dénonciation est réputée reçue quatorze jours après sa réception par le Secrétaire général de l'OACI.

Article 16. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

2) En cas de conclusion d'une convention ou d'un accord général multilatéral sur les transports aériens qui lie les deux Parties, le présent Accord est modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes entrent en vigueur à la date de sa signature. EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Lusaka le 20 novembre 2019 en deux exemplaires, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
MIKE BURRELL

Haut-Commissaire pour la Nouvelle-Zélande en République de Zambie

Pour le Gouvernement de la République de Zambie :
JOSEPH MALANJI
Ministre des affaires étrangères

ANNEXE I. TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

Section I. Routes

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties désignées conformément au présent Accord pour une exploitation au titre de la présente annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, de fournir des services de transport aérien international réguliers de la manière suivante :

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

À partir de points en deçà de la Nouvelle-Zélande par la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Zambie et au-delà.

- B. Routes desservies par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la République de Zambie

À partir de points en deçà de la Zambie par la Zambie et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points en Nouvelle-Zélande et au-delà.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et au gré de chaque entreprise :

1. assurer des vols dans un sens ou dans l'autre, ou dans les deux sens ;
2. Combiner différents 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. supprimer des escales à 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 limitation directionnelle ou géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés au titre 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 de gabarit

Sur tout tronçon ou tous tronçons 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 d'aéronefs exploités, 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.

ANNEXE II. TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL NON RÉGULIER

1) Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie conformément au présent Accord pour l'exploitation de leurs activités au titre de la présente annexe ont le droit d'exploiter des services de 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 accueille favorablement, à titre de courtoisie et de réciprocité, les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie visant à effectuer des transports non visés par la présente annexe.