



## *Treaty Series*

---

*Treaties and international agreements  
registered  
or filed and recorded  
with the Secretariat of the United Nations*

---

VOLUME 2252

---

## *Recueil des Traités*

---

*Traités et accords internationaux  
enregistrés  
ou classés et inscrits au répertoire  
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies  
New York, 2005

Copyright © United Nations 2005  
All rights reserved  
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2005  
tous droits réservés  
Imprimé aux États-Unis d'Amérique

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements  
registered in April 2004  
Nos. 40106 to 40153*

**No. 40106. Netherlands and Hungary:**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Hungary for air services between and beyond their respective territories (with annex). Budapest, 12 September 1991..... 3

**No. 40107. United Nations and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:**

Agreement between the United Nations and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on the enforcement of sentences of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia. The Hague, 11 March 2004 ..... 29

**No. 40108. Paraguay and Peru:**

Agreement on cultural exchange between the Governments of the Republic of Paraguay and of the Republic of Peru. Asunción, 4 January 1989..... 41

**No. 40109. International Bank for Reconstruction and Development and China:**

Loan Agreement (Second Tianjin Urban Development and Environment Project) between the People's Republic of China and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Beijing, 10 July 2003 ..... 55

**No. 40110. International Development Association and Senegal:**

Development Credit Agreement (Private Investment Promotion Project) between the Republic of Senegal and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Paris, 13 June 2003 ..... 57

**No. 40111. International Development Association and Cambodia:**

Development Credit Agreement (Provincial and Rural Infrastructure Project) between the Kingdom of Cambodia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 31 December 2003 ..... 59

**No. 40112. International Bank for Reconstruction and Development and El Salvador:**

Loan Agreement (Judicial Modernization Project) between the Republic of El Salvador and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 30 January 2004..... 61

**No. 40113. International Bank for Reconstruction and Development and Dominican Republic:**

Loan Agreement (Social Crisis Response Adjustment Loan) between the Dominican Republic and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 13 February 2004 ..... 63

**No. 40114. International Development Association and Kyrgyzstan:**

Development Grant Agreement (Village Investment Project) between the Kyrgyz Republic and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 December 2003..... 65

**No. 40115. International Bank for Reconstruction and Development and Thailand:**

Loan Agreement (Highways Management Project) between the Kingdom of Thailand and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Washington, 16 December 2003 ..... 67

<b>No. 40116. International Bank for Reconstruction and Development and India:</b>	
Loan Agreement (Second Andhra Pradesh Economic Reform Program) between India and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 13 February 2004.....	69
<b>No. 40117. International Development Association and India:</b>	
Development Credit Agreement (Second Andhra Pradesh Economic Reform Program) between India and the International Development Association (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 13 February 2004.....	71
<b>No. 40118. International Development Association and Guinea:</b>	
Development Credit Agreement (Decentralized Rural Electrification Project) between the Republic of Guinea and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 8 July 2002.....	73
<b>No. 40119. International Bank for Reconstruction and Development and Guinea:</b>	
Global Environment Facility Trust Fund Grant Agreement (Decentralized Rural Electrification Project) between the Republic of Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development acting as an Implementing Agency of the Global Environment Facility (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Washington, 8 July 2002.....	75
<b>No. 40120. International Bank for Reconstruction and Development and Colombia:</b>	
Guarantee Agreement (Bogotá Urban Services Project) between the Republic of Colombia and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Bogotá, 4 June 2003.....	77

**No. 40121. International Development Association and Burundi:**

Development Grant Agreement (Second Social Action Project - Supplemental Financing) between the Republic of Burundi and the International Development Association (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 14 April 2003..... 79

**No. 40122. International Development Association and Ethiopia:**

Development Grant Agreement (First Poverty Reduction Support Operation) between the Federal Democratic Republic of Ethiopia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 5 March 2004..... 81

**No. 40123. International Bank for Reconstruction and Development and Tunisia:**

Guarantee Agreement (Third Municipal Development Project) between the Republic of Tunisia and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedule and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 9 January 2003 ..... 83

**No. 40124. International Development Association and Burundi:**

Development Grant Agreement (Second Health and Population Project - Supplemental Financing) between the Republic of Burundi and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 28 January 2003 85

**No. 40125. International Development Association and Zambia:**

Development Credit Agreement (Emergency Drought Recovery Project) between the Republic of Zambia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 November 2002..... 87

**No. 40126. International Development Association and Zambia:**

Development Grant Agreement (Emergency Drought Recovery Project) between the Republic of Zambia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 November 2002..... 89

**No. 40127. International Development Association and Angola:**

Development Grant Agreement (Emergency Demobilization and Reintegration Project) between the Republic of Angola and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 5 September 2003 ..... 91

**No. 40128. International Development Association and Honduras:**

Development Credit Agreement (Financial Sector Technical Assistance Project) between the Republic of Honduras and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Tegucigalpa, 16 October 2003 ..... 93

**No. 40129. International Development Association and Nepal:**

Development Financing Agreement (Power Development Project) between the Kingdom of Nepal and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Kathmandu, 9 July 2003 ..... 95

**No. 40130. International Development Association and Ghana:**

Development Credit Agreement (Education Sector Project) between the Republic of Ghana and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Accra, 16 March 2004 ..... 97

**No. 40131. International Bank for Reconstruction and Development and India:**

Loan Agreement (Allahabad Bypass Project) between India and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 16 December 2003 ..... 99

**No. 40132. International Bank for Reconstruction and Development and Turkey:**

- Guarantee Agreement (Second Export Finance Intermediation Loan) between the Republic of Turkey and the International Bank for Reconstruction and Development (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Ankara, 20 February 2004 ..... 101

**No. 40133. International Development Association and India:**

- Development Credit Agreement (Technical/Engineering Education Quality Improvement Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 4 February 2003 ..... 103

**No. 40134. International Development Association and India:**

- Development Credit Agreement (Andhra Pradesh Rural Poverty Reduction Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 3 April 2003 ..... 105

**No. 40135. Netherlands and Slovenia:**

- Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Slovenia for air services between and beyond their respective territories (with annex). Ljubljana, 24 November 1993 ..... 107

**No. 40136. Netherlands and Malawi:**

- Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Malawi for air services between and beyond their respective territories (with annex). Lilongwe, 29 January 1987 ..... 131

**No. 40137. Netherlands and Lithuania:**

- Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Lithuania for air services between and beyond their respective territories (with annex). Vilnius, 23 March 1993 ... 155

**No. 40138. Spain and Ukraine:**

- Agreement between the Kingdom of Spain and Ukraine on cooperation to combat crime. Kiev, 7 November 2001 ..... 211



<b>No. 40139. Netherlands and The Former Yugoslav Republic of Macedonia:</b>	
Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Macedonian Government for air services between and beyond their respective territories (with annex). Skopje, 6 February 1997.....	239
<b>No. 40140. Netherlands and Maldives:</b>	
Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government the Republic of Maldives for air services between and beyond their respective territories (with annex). The Hague, 23 June 1994 .....	305
<b>No. 40141. International Development Association and Burkina Faso:</b>	
Development Financing Agreement (Competitiveness and Enterprise Development Project) between Burkina Faso and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 19 March 2003.....	329
<b>No. 40142. International Bank for Reconstruction and Development and Peru:</b>	
Loan Agreement (First Programmatic Decentralization and Competitiveness Structural Adjustment Loan) between the Republic of Peru and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 5 December 2003 .....	331
<b>No. 40143. International Development Association and Democratic Republic of the Congo:</b>	
Development Financing Agreement (Emergency Economic and Social Reunification Support Project) between the Democratic Republic of Congo and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Dubai, 22 September 2003 .....	333
<b>No. 40144. International Development Association and India:</b>	
Development Credit Agreement (Uttar Pradesh Water Sector Restructuring Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 8 March 2002.....	335

**No. 40145. International Bank for Reconstruction and Development and Bulgaria:**

Loan Agreement (Programmatic Adjustment Loan) between the Republic of Bulgaria and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Sofia, 21 February 2003 ..... 337

**No. 40146. International Development Association and Ghana:**

Development Financing Agreement (Second Health Sector Program Support Credit Project) between the Republic of Ghana and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 16 April 2003..... 339

**No. 40147. International Bank for Reconstruction and Development and Philippines:**

Loan Agreement (First National Roads Improvement and Management Project) between the Republic of the Philippines and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Manila, 10 April 2000..... 341

**No. 40148. International Bank for Reconstruction and Development and Papua New Guinea:**

Loan Agreement (Gas Development and Utilization Technical Assistance Project) between the Independent State of Papua New Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 16 June 2000 343

**No. 40149. International Bank for Reconstruction and Development and Papua New Guinea:**

Loan Agreement (Governance Promotion Adjustment Loan) between the Independent State of Papua New Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 16 June 2000..... 345

**No. 40150. Belgium and Brunei Darussalam:**

- Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam on air transport (with annex). Brussels, 18 February 1994..... 347

**No. 40151. Denmark and India:**

- Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of India concerning relieve from payment of the instalment of D.Kr. 1 million falling due for payment March 31, 1973 on the Danish Government food loan to India of May 12, 1966. New Delhi, 13 and 27 March 1973..... 431

**No. 40152. Denmark and India:**

- Exchange of notes constituting an agreement between the Government of Denmark and the Government of India concerning relieve from payment of installments totaling Danish Kroner 16.64 million falling due during the fiscal years 1974-1975 to 1978-1979 on the Danish Government food loans to India of 12 May 1966 and 25 March 1968. New Delhi, 28 June 1974 .... 433

**No. 40153. Multilateral:**

- Special Protocol concerning Statelessness. The Hague, 12 April 1930..... 435



**TABLE DES MATIÈRES**

**I**

*Traités et accords internationaux  
enregistrés en avril 2004  
N<sup>os</sup> 40106 à 40153*

**N° 40106. Pays-Bas et Hongrie :**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Hongrie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Budapest, 12 septembre 1991 ..... 3

**N° 40107. Organisation des Nations Unies et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :**

Accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'exécution des sentences du Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie. La Haye, 11 mars 2004 ..... 29

**N° 40108. Paraguay et Pérou :**

Accord relatif à l'échange culturel entre les Gouvernements de la République du Paraguay et de la République du Pérou. Asunción, 4 janvier 1989 ..... 41

**N° 40109. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Chine :**

Accord de prêt (Deuxième projet de l'environnement et du développement urbain de Tianjin) entre la République populaire de Chine et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Beijing, 10 juillet 2003 ..... 55

**N° 40110. Association internationale de développement et Sénégal :**

Accord de crédit de développement (Projet pour la promotion de l'investissement privé) entre la République du Sénégal et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Paris, 13 juin 2003 ..... 57

- N° 40111. Association internationale de développement et Cambodge :**
- Accord de crédit de développement (Projet d'infrastructure provinciale et rurale) entre le Royaume du Cambodge et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 31 décembre 2003 ..... 59
- N° 40112. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et El Salvador :**
- Accord de prêt (Projet relatif à la modernisation judiciaire) entre la République d'El Salvador et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 30 janvier 2004 ..... 61
- N° 40113. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et République dominicaine :**
- Accord de prêt (Prêt d'ajustement pour faire face aux crises sociales) entre la République dominicaine et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 13 février 2004..... 63
- N° 40114. Association internationale de développement et Kirgizistan :**
- Accord de don pour le développement (Projet d'investissements villageois) entre la République kirghize et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 décembre 2003 ..... 65
- N° 40115. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Thaïlande :**
- Accord de prêt (Projet de gestion des réseaux routiers) entre le Royaume de Thaïlande et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 16 décembre 2003 ..... 67

**N° 40116. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Inde :**

Accord de prêt (Deuxième programme de réforme économique de l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 13 février 2004 ..... 69

**N° 40117. Association internationale de développement et Inde :**

Accord de crédit de développement (Deuxième programme de réforme économique de l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 13 février 2004 . 71

**N° 40118. Association internationale de développement et Guinée :**

Accord de crédit de développement (Projet décentralisé d'électrification rurale) entre la République de Guinée et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 8 juillet 2002 ..... 73

**N° 40119. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Guinée :**

Accord de don du Fonds d'affectation au service de l'environnement global (Projet décentralisé d'électrification rurale) entre la République de Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement agissant en qualité d'Agence d'exécution du service de l'environnement global (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 8 juillet 2002... 75

**N° 40120. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Colombie :**

Accord de garantie (Projet pour les services urbains de Bogotá) entre la République de Colombie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Bogotá, 4 juin 2003 ..... 77

**N° 40121. Association internationale de développement et Burundi :**

Accord de don pour le développement (Deuxième projet pour l'action sociale - Financement supplémentaire) entre la République du Burundi et l'Association internationale de développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 14 avril 2003 ..... 79

**N° 40122. Association internationale de développement et Éthiopie :**

Accord de don pour le développement (Première opération d'appui à la réduction de la pauvreté) entre la République fédérale démocratique d'Éthiopie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 5 mars 2004..... 81

**N° 40123. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Tunisie :**

Accord de garantie (Troisième projet à l'appui du développement municipal) entre la République tunisienne et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er septembre 1999). Washington, 9 janvier 2003..... 83

**N° 40124. Association internationale de développement et Burundi :**

Accord de don pour le développement (Deuxième projet pour la santé et la population - Financement supplémentaire) entre la République du Burundi et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 28 janvier 2003 ..... 85

**N° 40125. Association internationale de développement et Zambie :**

Accord de crédit de développement (Projet d'urgence aux zones touchées par la sécheresse) entre la République de Zambie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 novembre 2002..... 87



**N° 40126. Association internationale de développement et Zambie :**

Accord de don pour le développement (Projet d'urgence aux zones touchées par la sécheresse) entre la République de Zambie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 novembre 2002..... 89

**N° 40127. Association internationale de développement et Angola :**

Accord de don pour le développement (Projet d'urgence à l'appui de la démobilisation et de la réinsertion) entre la République d'Angola et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 5 septembre 2003 ..... 91

**N° 40128. Association internationale de développement et Honduras :**

Accord de crédit de développement (Projet d'assistance technique pour le secteur financier) entre la République du Honduras et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Tegucigalpa, 16 octobre 2003 93

**N° 40129. Association internationale de développement et Népal :**

Accord de financement pour le développement (Projet de développement de l'électricité) entre le Royaume du Népal et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Katmandou, 9 juillet 2003 ..... 95

**N° 40130. Association internationale de développement et Ghana :**

Accord de crédit de développement (Projet dans le secteur de l'enseignement) entre la République du Ghana et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Accra, 16 mars 2004..... 97

**N° 40131. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Inde :**

Accord de prêt (Projet de dérivation d'Allahabad) entre l'Inde et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 16 décembre 2003 ..... 99

**N° 40132. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Turquie :**

Accord de garantie (Deuxième prêt d'intermédiation relatif au financement des exportations) entre la République turque et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Ankara, 20 février 2004..... 101

**N° 40133. Association internationale de développement et Inde :**

Accord de crédit de développement (Projet d'amélioration de la qualité de l'enseignement technique et de la formation des ingénieurs) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 4 février 2003 ..... 103

**N° 40134. Association internationale de développement et Inde :**

Accord de crédit de développement (Projet pour la réduction de la pauvreté rurale dans l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 3 avril 2003 ..... 105

**N° 40135. Pays-Bas et Slovénie :**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Slovénie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Ljubljana, 24 novembre 1993 ..... 107

**N° 40136. Pays-Bas et Malawi :**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Malawi relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Lilongwe, 29 janvier 1987.. 131

**N° 40137. Pays-Bas et Lituanie :**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Lituanie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Vilnius, 23 mars 1993 ..... 155

**N° 40138. Espagne et Ukraine :**

Accord entre le Royaume d'Espagne et l'Ukraine relatif à la coopération dans le domaine de la lutte contre la délinquance. Kiev, 7 novembre 2001 ..... 211

**N° 40139. Pays-Bas et Ex-République yougoslave de Macédoine :**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement macédonien relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Skopje, 6 février 1997 ..... 239

**N° 40140. Pays-Bas et Maldives :**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République des Maldives relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). La Haye, 23 juin 1994 ..... 305

**N° 40141. Association internationale de développement et Burkina Faso :**

Accord de financement pour le développement (Projet pour le développement de la compétitivité et des entreprises) entre le Burkina Faso et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 19 mars 2003 .. 329

**N° 40142. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Pérou :**

Accord de prêt (Premier prêt à l'ajustement structurel pour la décentralisation programmatique et la compétitivité) entre la République du Pérou et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 5 décembre 2003 ..... 331

**N° 40143. Association internationale de développement et République démocratique du Congo :**

Accord de financement pour le développement (Projet d'urgence à l'appui de la réunification économique et sociale) entre la République démocratique du Congo et l'Association internationale de développement (avec annexes et

Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Dubaï, 22 septembre 2003 .....	333
<b>N° 40144. Association internationale de développement et Inde :</b>	
Accord de crédit de développement (Projet de restructuration du secteur de l'eau d'Uttar Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 8 mars 2002.....	335
<b>N° 40145. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Bulgarie :</b>	
Accord de prêt (Prêt d'ajustement programmatique) entre la République de Bulgarie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Sofia, 21 février 2003 .....	337
<b>N° 40146. Association internationale de développement et Ghana :</b>	
Accord de financement pour le développement (Deuxième crédit d'appui au programme du secteur de santé) entre la République du Ghana et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 16 avril 2003 .....	339
<b>N° 40147. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Philippines :</b>	
Accord de prêt (Premier projet d'amélioration et de gestion des routes nationales) entre la République des Philippines et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Manille, 10 avril 2000 .....	341
<b>N° 40148. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Papouasie-Nouvelle-Guinée :</b>	
Accord de prêt (Projet d'assistance technique pour le développement et l'utilisation du gaz) entre l'État indépendant de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 16 juin 2000 .....	343

**N° 40149. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Papouasie-Nouvelle-Guinée :**

Accord de prêt (Prêt d'ajustement en vue de la promotion du système gouvernemental) entre l'État indépendant de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 16 juin 2000..... 345

**N° 40150. Belgique et Brunéi Darussalam :**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 18 février 1994 ..... 347

**N° 40151. Danemark et Inde :**

Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de l'Inde concernant l'allègement de paiement du versement totalisant 1 million de couronnes danoises dûes durant l'année fiscale 31 mars 1973 sur les prêts alimentaires du Gouvernement danois à l'Inde du 12 mai 1966. New Delhi, 13 et 27 mars 1973 ..... 431

**N° 40152. Danemark et Inde :**

Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Inde concernant l'allègement de paiement des versements totalisant 16.64 millions de couronnes danoises dûes durant les années fiscales 1974-1975 à 1978-1979 sur les prêts alimentaires du Gouvernement danois à l'Inde des 12 mai 1966 et 25 mars 1968. New Delhi, 28 juin 1974 ..... 433

**N° 40153. Multilatéral :**

Protocole spécial relatif à l'apatridie. La Haye, 12 avril 1930 ..... 435

#### NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p., VIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

\*

\* \*

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this Series have been made by the Secretariat of the United Nations.

---

#### NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

\*

\* \*

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce Recueil ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

**I**

***Treaties and international agreements  
registered in  
April 2004  
Nos. 40106 to 40153***

---

***Traités et accords internationaux  
enregistrés en  
avril 2004  
N<sup>os</sup> 40106 à 40153***





**No. 40106**

---

**Netherlands  
and  
Hungary**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Hungary for air services between and beyond their respective territories (with annex). Budapest, 12 September 1991**

**Entry into force:** *1 January 1994 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 7 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Hongrie**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Hongrie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Budapest, 12 septembre 1991**

**Entrée en vigueur :** *1er janvier 1994 par notification, conformément à l'article 23*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 7 avril 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
HUNGARY FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-  
SPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Hungary  
being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at  
Chicago on the seventh day of December 1944;  
desiring to contribute to the progress of international civil aviation;  
desiring to conclude a new Agreement for the purpose of establishing air services be-  
tween and beyond their respective territories, replacing the Agreement between the Gov-  
ernment of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Hungarian People's  
Republic concerning civil aviation, done at Budapest on 28 May 1957.  
have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise re-  
quires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation,  
opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any  
Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or  
the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments  
have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

- for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;  
- for the Republic of Hungary the Minister of Transport, Communication and Water  
Management;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present ex-  
ercised by the said Minister;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-  
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2  
of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic  
purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-  
suant to article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the  
Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

j) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

k) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting 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) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such

aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### *Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

#### *Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The Contracting Parties agree to the application of a country of origin tariff approval regime as set forth in the provisions of this Article.

2. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace and other relevant factors, including cost of operation and tariffs of other airlines for any part of the specified route. Tariffs shall, whenever possible, be agreed between the designated airlines.

3. Aeronautical authorities of both Contracting Parties shall disapprove tariffs for air transportation originating in their respective territories which are:

- a) unreasonably discriminatory in fares and/or conditions;
- b) unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position and therefore harm the interest of consumers;
- c) artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support which aims at protection of the airline in question.

4. If the aeronautical authorities of a Contracting Party, where the air transportation originates, believe that a tariff is not in compliance with the principles set out in paragraph 2 and warrants intervention, they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party immediately.

The aeronautical authorities of the Contracting Party in which the air transportation originates may take unilateral action to prevent the inauguration of the said tariff.

5. When operating a route under fifth freedom traffic rights a designated airline shall not be allowed to charge tariffs for comparable categories which are lower than the tariffs charged by airlines operating under third and/or fourth freedom traffic rights.

However, when operating a route under fifth freedom traffic rights a designated airline shall have the right to match the tariffs of any other airline operating that particular route, operating under third, fourth or fifth freedom traffic rights.

6. Each Party may require filing with its aeronautical authorities of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory.

7. If filing is required, the tariffs shall be submitted by the designated airlines no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

8. Approval of tariffs may be given expressly; or, if the aeronautical authorities in question have not expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submis-

sion, in accordance with paragraph 7 of this Article, the tariffs shall be considered approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 7 of this Article, the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

9. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

10. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

11. Aeronautical authorities shall, whenever necessary or required by either side, consult on the application of this Article and/or the tariffs applied by designated airlines.

#### *Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air services (including e.g. air tickets, the issuance of own tickets and airway bills), as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations of visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly and free of charge so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

#### *Article 8. Computer Reservation Systems*

1. Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) the designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of the CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC will prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Republic of Hungary the prevalent ECAC CRS Code of Conduct will be applicable.

2. A Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated carrier of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated carrier of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated carrier, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

#### *Article 9. Fair and equal opportunities*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

3. The designated airline of one Party shall, when operating agreed services on a specified route take into due consideration the interests of the designated airline of the other Party, when operating on the same route. In particular, the prime objective should be to cater for the current and expected traffic requirements regarding the carriage of passengers, cargo and/or mail on the specified routes.

4. Neither Party shall unilaterally limit the rights contained in this Agreement and Annex as regards the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions applied in a non-discriminatory way and consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

#### *Article 10. Timetable*

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, 60 days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 11. Duties, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board and all advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no local and/or national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 12. Avoidance of Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph I of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.



*Article 13. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party. Included in such net transfer shall be revenues from sales, in any currency, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of transfer.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer immediately on receipt of approval.

*Article 14. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose and in the case of cargo having the sign of the security control of the country of origin shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 15. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 16. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 17. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

*Article 18. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves, directly between the aeronautical authorities or through diplomatic channels.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

*Article 19. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to ter-

minate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

*Article 20. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

*Article 21. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

*Article 22. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 23. Entry into Force*

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. Upon entry into force this Agreement shall replace the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Hungarian People's Republic concerning civil aviation, done at Budapest on 28 May 1957.

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

Done in duplicate at Budapest in the English language, 12th September 1991.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

H. J. VAN OORDT

For the Government of the Republic of Hungary:

CS. SIKLOS

ANNEX

Route Schedule to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Hungary of 12th September 1991.

1. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in the Netherlands - Intermediate Points - Points in Hungary - Points Beyond in both directions.

2. The airline designated by the Government of the Republic of Hungary shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

Points in Hungary - Intermediate Points - Points in the Netherlands - Points Beyond in both directions.

Notes:

1. Any or all of the points on the specified routes, may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all of the flights.

2. The airlines designated by the Government of the Republic of Hungary and the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to capacity, frequency and aircraft type, in any configuration, unless and insofar it is explicitly stated otherwise in this Annex.

3. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule.

4. However, if a designated airline of a Contracting Party wishes to operate fifth freedom traffic rights on a route to/from/via a country outside Europe where a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, the exercise of these fifth freedom traffic rights shall be subject to an agreement between the designated airlines.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT  
DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE RELATIF AUX SERVICES AÉ-  
RIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Hongrie,

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

Soucieux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un nouvel accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, en remplacement de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République populaire hongroise relatif à l'aviation civile, signé à Budapest le 28 mai 1957;

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte appelle une autre interprétation:

a) le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports et des travaux publics,
- pour la République de Hongrie, du Ministre des Transports, des communications et de la gestion des eaux; ou

dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdits Ministres;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention;

e) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

f) les expressions "service convenu" et "route indiquée" s'entendent respectivement du service aérien international au sens de l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

g) le terme "provisions" s'entend des articles prêts pour la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, à toute personne physique ou morale, pour le transport de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que:

I. des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif, et

II. du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

j) l'expression "système informatique de réservation" (SIR) s'entend d'un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs voyageurs et autres prestations, et qui permet de faire des réservations, de délivrer des billets éventuellement, et d'offrir certaines ou la totalité de ces facilités aux agences de voyages;

k) l'expression "changement d'aéronefs" s'emploie quand une entreprise désignée, assurant un service convenu, utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des appareils de capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur un autre tronçon.

### *Article 2. Octroi de droits*

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux:

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

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

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret ou du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

### *Article 3. Changement d'aéronef*

1. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer

d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point des routes indiquées, à condition que:

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas;

b) en cas de changement d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un seul aéronef au maximum puisse être de dimension égale, et aucun de plus grande dimension que celui utilisé au titre de la troisième ou de la quatrième liberté.

2. Lors des changements d'aéronef, l'entreprise désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel de louage, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres aéronefs.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une telle notification, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à n'importe quel moment, commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ces services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions:



a) si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles, conformément à la Convention;

b) si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) si les autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux; et

d) si l'entreprise manque, d'autre façon, à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débutent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les Parties contractantes s'entendent sur l'application du régime tarifaire du pays d'origine, tel qu'il figure dans les dispositions du présent article.

2. Chaque Partie contractante permet à l'entreprise désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de considérations commerciales fondées sur l'état du marché et autres facteurs pertinents tels que coût d'exploitation et tarifs des autres entreprises de transport aérien sur un tronçon de la route indiquée. Chaque fois que possible, les tarifs font l'objet d'un accord entre les entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs pour les transports aériens émanant de leurs territoires respectifs qui sont:

a) discriminatoires du point de vue prix et/ou conditions;

b) exagérément élevés ou restrictifs par suite de l'abus de position dominante, et de ce fait, sont préjudiciables aux intérêts des utilisateurs;

c) artificiellement bas à cause de subventions ou d'un soutien gouvernemental directs ou indirects visant à protéger l'entreprise en question.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, sur le territoire de laquelle commence le transport aérien, estiment qu'un tarif n'est pas conforme aux principes énumérés au paragraphe 2 et justifie une intervention, elles informent immédiatement celles de l'autre Partie contractante.

Les autorités aéronautiques de la Partie contractante, sur le territoire de laquelle part le transport aérien, peuvent prendre unilatéralement des mesures pour prévenir l'application dudit tarif.

5. Lors de l'exploitation d'une route prévoyant les droits de trafic de cinquième liberté, une entreprise désignée n'est pas autorisée à appliquer des tarifs pour des catégories com-

parables, inférieurs aux tarifs appliqués par des entreprises de transport aérien jouissant de droits de trafic de troisième et/ou quatrième liberté.

Toutefois, pour l'exploitation d'une route au titre des droits de trafic de cinquième liberté, une entreprise désignée a le droit de s'aligner sur les tarifs d'une autre entreprise de transport aérien exploitant ladite route en droits de trafic de troisième, quatrième ou cinquième liberté.

6. Chaque Partie contractante peut exiger le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs demandés ou envisagés à destination ou au départ de son territoire.

7. Si le dépôt est exigé, les tarifs sont soumis, par les entreprises désignées, au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, sauf lorsque lesdites autorités acceptent de réduire le délai dans des cas spéciaux.

8. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 7 du présent article, les tarifs seront réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit, comme prévu au paragraphe 7 du présent article, le délai de notification d'un désaccord éventuel est réduit en conséquence.

9. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

10. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

11. Les autorités aéronautiques se consultent chaque fois que nécessaire ou demandé par l'une des Parties contractantes sur l'application du présent article et/ou des tarifs appliqués par les entreprises désignées.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées:

a) à implanter, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux de promotion des transport aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) à vendre directement ou à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à faire entrer et à employer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par leurs propres agents ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de ladite Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Les deux Parties contractantes n'exigent pas de permis de travail pour le personnel temporaire, titulaire de visas touristes ou autres documents similaires, sauf dans des circonstances spéciales déterminées par les autorités nationales compétentes. Lorsque lesdits autorisations, visas ou documents sont nécessaires, ils sont délivrés sans retard et gratuitement de façon à ne pas retarder l'entrée sur le territoire du personnel concerné.

#### *Article 8. Systèmes informatiques de réservation*

1. Les Parties contractantes sont convenues:

a) que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature, y compris leur présentation fallacieuse;

b) que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire de la République de Hongrie, le système prévalent SRO sera applicable.

2. Une Partie contractante garantit au SRO choisi comme système principal par le transporteur désigné de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées, sur le SRO du transporteur désigné de l'autre Partie contractante, des obligations plus rigoureuses que celles imposées sur le SRO de son propre transporteur, en ce qui concerne par exemple:

a) l'exploitation et la vente de services SRO, y compris les règles concernant l'affichage et la mise en forme; et

b) l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériel et logiciel ou l'installation de matériel.

#### *Article 9. Équité et égalité des conditions*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale, susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Les entreprises désignées d'une Partie contractante, en exploitant les services convenus sur une route indiquée, tiennent compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, qui exploite la même route. En particulier, l'objectif primordial doit être de répondre aux besoins présents et prévisibles du trafic, pour ce qui est du transport des passagers, du fret et/ou du courrier sur les routes indiquées.

4. Aucune des deux Parties ne limite unilatéralement les droits énumérés dans le présent Accord et son annexe en ce qui concerne la capacité, la fréquence et la régularité des vols ou le type d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour des impératifs douaniers, techniques, opérationnels ou écologiques, uniformément appliqués et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago.

*Article 10. Conditions d'exploitation*

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, soixante (60) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation de vols supplémentaires peuvent être déposées directement par l'entreprise désignée auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

*Article 11. Taxes, douanes et redevances*

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, boissons et tabac), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, locaux ou nationaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances nationaux et/ou locaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette dernière, qui peuvent exiger que ces articles soient

placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

*Article 12. Prévention de la double imposition*

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est établi le siège de direction effective de l'entreprise de transport aérien.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation n'est imposable que dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.

*Article 13. Transfert de fonds*

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes reçoivent l'agrément de ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande et les transferts s'effectuent en devises librement convertibles au taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date du transfert.

Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur agrément.

*Article 14. Application des lois, règlements et formalités*

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, qui régissent sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée sur ledit territoire et jusqu'au départ inclus.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes, qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine, doivent être respectés par ou au nom des équipages, des passagers, du fret et du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'au départ y compris.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes, qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet et, dans le cas du fret muni du sceau du pays d'origine qui a procédé au contrôle de sécurité, ne sont soumis, exception faite des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés, sur le territoire de chacune des Parties contractantes, sur les opérations des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante, ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

#### *Article 15. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

#### *Article 16. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes sont convenues de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables, requises par l'autre Partie contractante, pour l'entrée sur son territoire et de prendre les mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main.

Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de mesures de sécurité spéciales pour assurer la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent constamment en conformité avec les dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie

contractante peut lui adresser une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les deux Parties contractantes aient adhéré auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace en question.

#### *Article 17. Consultations et amendement*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la réception de la demande par l'autre Partie contractante, sauf si les Parties contractantes en sont convenues autrement. Ces consultations peuvent avoir lieu de vive voix ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord, convenue entre les Parties contractantes, prend effet à la date à laquelle celles-ci se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord doit être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et elle prend effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles, quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par des négociations, directement entre les autorités aéronautiques, ou par la voie diplomatique.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième, convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes doit désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant un arbitrage du dif-

férend, et le tiers arbitre est choisi dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à n'importe quel moment notifier, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

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

#### *Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant un point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplacent celles correspondantes du présent Accord.

#### *Article 22. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'au territoire européen du Royaume.

#### *Article 23. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement, dans leurs pays respectifs, des formalités constitutionnelles requises.



2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera celui conclu entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et la République populaire hongroise relatif à l'aviation civile, signé à Budapest le 28 mai 1957.

En Foi de Quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Budapest le 12 septembre 1991, en double exemplaire et en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

J.R.H. MAIJ-WEGGEN

H.J. VAN OORDT

Pour le Gouvernement de la République de Hongrie:

Cs. SIKLOS

ANNEXE

Tableau des routes de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Hongrie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, conclu le 12 septembre 1991.

1. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points aux Pays-Bas - points intermédiaires - points en Hongrie - points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République de Hongrie est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points en Hongrie - points intermédiaires - points au Pays-Bas - points au-delà et vice versa.

Notes :

1. Un point ou tous les points sur les routes indiquées peuvent être, au gré de l'entreprise désignée, omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sont autorisés à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne la capacité, la fréquence et le type d'aéronef, dans n'importe quelle configuration, sauf déclaration explicitement exprimée dans la présente Annexe.

3. Chaque entreprise désignée a le droit d'exercer la totalité des droits de trafic de cinquième liberté sur tous les points intermédiaires et au-delà dans son tableau des routes.

4. Toutefois, si une entreprise désignée d'une Partie contractante souhaite exploiter des droits de trafic de cinquième liberté sur une route à destination ou en provenance d'un pays situé hors de l'Europe, où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploite des droits de trafic de troisième et quatrième libertés, l'exercice desdits droits de trafic de cinquième liberté dépend d'un accord entre les entreprises désignées.

**No. 40107**

---

**United Nations  
and  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

**Agreement between the United Nations and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on the enforcement of sentences of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia. The Hague, 11 March 2004**

**Entry into force:** *10 April 2004, in accordance with article 12*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *ex officio, 10 April 2004*

---

**Organisation des Nations Unies  
et  
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

**Accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'exécution des sentences du Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie. La Haye, 11 mars 2004**

**Entrée en vigueur :** *10 avril 2004, conformément à l'article 12*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *d'office, 10 avril 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND ON THE ENFORCEMENT OF SENTENCES OF THE INTERNATIONAL CRIMINAL TRIBUNAL FOR THE FORMER YUGOSLAVIA

The United Nations, acting through the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, hereinafter referred to as "the International Tribunal", and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, hereinafter referred to as "the United Kingdom";

Recalling Article 27 of the Statute of the International Tribunal adopted by Security Council resolution 827 (1993) of 25 May 1993, according to which imprisonment of persons sentenced by the International Tribunal shall be served in a State designated by the International Tribunal from a list of States which have indicated to the Security Council their willingness to accept convicted persons;

Noting the willingness of the United Kingdom to enforce sentences imposed by the International Tribunal;

Have agreed as follows:

*Article 1. Purpose and Scope of the Agreement*

This Agreement shall regulate matters relating to or arising out of all requests to the United Kingdom to enforce sentences imposed by the International Tribunal.

*Article 2. Procedure*

1. A request to the United Kingdom to enforce a sentence shall be made by the Registrar of the International Tribunal (hereinafter "the Registrar"), with the approval of the President of the International Tribunal (hereinafter "the President").

2. The Registrar shall submit the request to the United Kingdom Foreign and Commonwealth Office, through the British Embassy in The Hague.

3. The Registrar shall provide the following documents to United Kingdom Foreign and Commonwealth Office when making the request:

a) a certified copy of the judgement;

b) details of the offences to which the sentence of imprisonment relates;

c) a statement indicating how much of the sentence has already been served, including information on any pre-trial detention, any other measure altering the length or conditions of the sentence and any other factors relevant to the enforcement of the sentence;

d) when appropriate, any medical or psychological reports on the sentenced person, any recommendation for his further treatment in the United Kingdom and any other report relevant to the enforcement of the sentence; and

e) the name, date and place of birth of the sentenced person together with any known family or other ties with the United Kingdom or any other reason for making the request.

4. The competent national authorities of the United Kingdom shall decide upon any such request of the Registrar, in accordance with its national law, and the United Kingdom shall promptly inform the International Tribunal whether or not it agrees to the request.

#### *Article 3. Enforcement*

1. In enforcing the sentence pronounced by the International Tribunal, the competent national authorities of the United Kingdom shall be bound by the duration of the sentence.

2. The conditions of imprisonment shall be governed by the law of the United Kingdom, subject to the supervision of the International Tribunal, as provided for in Articles 6 to 9 of this Agreement.

3. The conditions of imprisonment shall be equivalent to those applicable to prisoners serving sentences under the law of the United Kingdom and shall be in accordance with relevant human rights standards.

#### *Article 4. Transfer of the Convicted Person*

The Registrar shall make appropriate arrangements with the United Kingdom for the transfer of the convicted person from the International Tribunal to the competent authorities of the United Kingdom. Prior to his transfer, the convicted person will be informed by the Registrar of the contents of this Agreement. The transfer shall take place at a time and place agreed between the United Kingdom and the Registrar.

#### *Article 5. Non-bis-in-idem (rule of speciality)*

The convicted person shall not be tried before a court in the United Kingdom for acts constituting serious violations of international humanitarian law under the Statute of the International Tribunal, for which he has already been tried by the International Tribunal.

#### *Article 6. Inspection*

1. The competent authorities of the United Kingdom shall allow the inspection of the conditions of detention and treatment of the prisoners, detained under this Agreement, by the European Committee for the Prevention of Torture and Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (hereinafter "the CPT") at any time and on a periodic basis, the frequency of visits to be determined by the CPT. The CPT will submit a confidential report based on the findings of these inspections to the Foreign and Commonwealth Office and to the President of the International Tribunal. The confidential report shall not be released, by

the President of the International Tribunal to any person or body, without the consent of the Government of the United Kingdom.

2. The United Kingdom and the President shall consult each other on the findings of the reports referred to in paragraph 1 of this Article. The President may thereafter request the United Kingdom to report to him or her any changes in the conditions of detention suggested by the CPT.

#### *Article 7. Information*

1. The United Kingdom shall immediately notify the Registrar:

- a) six months prior to the completion of the sentence;
- b) if the sentenced person has escaped from custody before the sentence has been completed;
- c) if the sentenced person has deceased; and
- d) six months prior to the point at which early release would be considered for an equivalent domestic sentence in the jurisdiction of the United Kingdom to which the sentenced person has been transferred.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Registrar and the United Kingdom shall consult each other on all matters relating to the enforcement of the sentence upon the request of either Party.

3. The Registrar shall, during the course of enforcement of any sentence under this Agreement, provide the United Kingdom with any report or other information requested by the United Kingdom, which is relevant to the enforcement of such a sentence and within the possession of the Registrar.

#### *Article 8. Early release, pardon and commutation of sentences*

1. If, pursuant to the applicable national law of the United Kingdom, the sentenced person is eligible for early release, pardon or commutation of the sentence, the United Kingdom shall notify this to the Registrar, in advance of such eligibility, and shall include in any such notification all the circumstances pertaining to the eligibility for early release, pardon or commutation of the sentence.

2. The President of the International Tribunal shall determine, in consultation with the Judges of the International Tribunal, whether any early release, pardon or commutation of the sentence is appropriate. The Registrar shall inform the United Kingdom of the President's determination. If the President determines that an early release, pardon or commutation of the sentence is not appropriate, the United Kingdom shall act accordingly.

#### *Article 9. Termination of enforcement*

I. The enforcement of the sentence shall cease:

- a) when the sentence has been completed;
- b) upon the death of the sentenced person;

- c) upon the pardon or commutation of the sentenced person; or
- d) following a decision of the Tribunal referred to in paragraph 2 of this Article.

2. The International Tribunal may at any time decide to request the termination of the enforcement of the sentence in the United Kingdom and transfer the sentenced person to another State or to the International Tribunal.

3. The competent authorities of the United Kingdom shall terminate the enforcement of the sentence as soon as they are informed by the Registrar of any decision or measure as a result of which the sentence shall cease to be enforceable.

4. After the enforcement of the sentence has ceased in accordance with this Agreement, the United Kingdom may transfer or deport the convicted person as appropriate and in accordance with its international obligations.

#### *Article 10. Impossibility of enforcement of sentence*

If, at any time after the decision has been taken to enforce the sentence, for any legal or practical reasons, further enforcement has become impossible, the United Kingdom shall promptly inform the Registrar. The Registrar shall make the appropriate arrangements for the transfer of the sentenced person. The competent authorities of the United Kingdom shall allow at least sixty days following the notification of the Registrar before taking further action on the matter.

#### *Article 11. Costs*

The International Tribunal shall bear the expenses related to the transfer of the sentenced person to and from the United Kingdom, unless the Parties agree otherwise. The United Kingdom shall pay all other expenses incurred in the enforcement of the sentence.

#### *Article 12. Entry into force*

This Agreement shall enter into force 30 days after signature by the International Tribunal and the United Kingdom.

#### *Article 13. Duration of the Agreement*

1. This Agreement shall remain in force as long as sentences of the International Tribunal are being enforced by the United Kingdom under the terms and conditions provided in this Agreement.

2. Either Party may terminate this Agreement following consultations with the other Party and after the expiry of two months from the date on which written notice has been given by the terminating Party to the other Party. This Agreement shall not be terminated before any sentences to which this Agreement applies have been completed or terminated in accordance with this Agreement nor before any sentenced individual has been transferred or deported from the United Kingdom subsequent to the completion or termination of such a sentence.

In witness whereof, the undersigned, duly authorised thereto, have signed this Agreement.

Done at The Hague this 11th day of March, 2004, in duplicate, in the English language.

For the United Nations:  
Deputy Registrar for  
International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:  
Her Majesty's Ambassador  
The Hague



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À L'EXÉCUTION DES SENTENCES DU TRIBUNAL PÉNAL INTERNATIONAL POUR L'EX-YOUGOSLAVIE

L'Organisation des Nations Unies, agissant par l'intermédiaire du Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie, ci-après dénommé " le Tribunal international " et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ci-après dénommé " le Royaume-Uni " ;

Rappelant l'article 27 du Statut du Tribunal international adopté par le Conseil de sécurité dans sa résolution 827 (1993) du 25 mai 1993, prévoyant que la peine d'emprisonnement des personnes condamnées par le Tribunal international est subie dans un Etat désigné par le Tribunal sur la liste des Etats qui ont fait savoir au Conseil de sécurité qu'ils étaient disposés à recevoir des condamnés ;

Prenant note de la volonté du Royaume-Uni de faire exécuter la peine prononcée par le Tribunal international ;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. But et champ d'application de l'Accord*

Le présent Accord régit les questions relatives à toutes les demandes adressées au Royaume-Uni aux fins de l'exécution des peines prononcées par le Tribunal international ou qui en ressortent.

*Article 2. Procédure*

1. Le Greffier du Tribunal international (ci-après dénommé " le Greffier " ), en accord avec le Président du Tribunal international (ci-après dénommé " le Président " ), adresse au Royaume-Uni une requête aux fins d'exécution de la peine.

2. Le Greffier soumet la requête au Ministère britannique des Affaires étrangères et du Commonwealth (Foreign and Commonwealth Office), par le biais de l'Ambassade du Royaume-Uni à La Haye.

3. En présentant sa requête, le Greffier fournit les documents suivants au Ministère britannique des affaires étrangères :

a) une copie certifiée conforme du jugement ;

b) le détail des délits ayant fait l'objet de la prononciation de la peine ;

c) une déclaration précisant la durée de la peine déjà purgée, notamment tout renseignement concernant une éventuelle détention provisoire, toute autre mesure modifiant la durée et les conditions de la détention ainsi que tous autres facteurs concernant l'exécution de la peine ;

d) le cas échéant, tout rapport médical ou psychologique sur la personne condamnée, toute recommandation relative à la poursuite de son traitement au Royaume-Uni ainsi que tout autre élément pertinent pour l'exécution de la peine ;

e) le nom, la date et le lieu de naissance de la personne condamnée parallèlement à tous liens familiaux ou autres liens connus avec le Royaume-Uni ou toute autre raison à l'origine de la requête.

4. Les autorités nationales compétentes du Royaume-Uni statuent sur toute requête de ce type émanant du Greffier, dans des conditions conformes au droit national, le Royaume-Uni faisant savoir dans les meilleurs délais au Tribunal international s'il accepte ou non la requête.

#### *Article 3. Exécution de la peine*

1. Dans l'exécution de la peine prononcée par le Tribunal international, les autorités nationales compétentes du Royaume-Uni sont tenues par la durée de la peine.

2. Les conditions d'emprisonnement sont régies par la législation du Royaume-Uni, sous réserve du contrôle du Tribunal international comme prévu aux articles 6 à 9 du présent Accord.

3. Les conditions d'emprisonnement sont équivalentes à celles applicables aux prisonniers purgeant des peines dans des conditions conformes à la législation du Royaume-Uni et satisfont aux normes pertinentes des droits de l'homme.

#### *Article 4. Transfert du condamné*

Le Greffier prend avec le Royaume-Uni les dispositions nécessaires au transfert de la personne condamnée du Tribunal international aux autorités compétentes du Royaume-Uni. Avant ce transfert, le Greffier informe la personne condamnée du contenu du présent Accord. Le transfert a lieu à un moment et en un lieu convenus entre les Royaume-Uni et le Greffier.

#### *Article 5. Non bis in idem (Règle du double jugement pour les mêmes faits)*

La personne condamnée ne peut être traduite devant une juridiction du Royaume-Uni pour des faits constituant des violations graves du droit international humanitaire au sens du statut du Tribunal international, faits pour lesquels il a déjà été jugé par celui-ci.

#### *Article 6. Inspection*

1. Les autorités compétentes du Royaume-Uni permettent l'inspection, à tout moment et périodiquement des conditions de détention et du traitement des détenus en vertu du présent Accord, par le Comité européen pour la prévention de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants (ci-après dénommé " le CPT "), la fréquence des visites devant être fixée par le CPT. Le CPT remet au Ministère des affaires étrangères et au Président du Tribunal international un rapport confidentiel fondé sur les constatations faites

lors de ces inspections. Le rapport confidentiel ne peut être communiqué par le Président du Tribunal international à une quelconque personne ou à un quelconque organisme sans le consentement du Gouvernement du Royaume-Uni.

2. Le Royaume-Uni et le Président se consultent sur les constatations figurant dans les rapports visés au paragraphe 1 du présent article. Le Président peut ensuite demander au Royaume-Uni de lui faire connaître tout changement apporté aux conditions de détention suggérées par le CPT.

#### *Article 7. Information*

1. Le Royaume-Uni avise immédiatement le Greffier :

- a) six mois avant la fin de la peine ;
- b) de l'évasion du condamné au cours de l'exécution de la peine ;
- c) du décès du condamné ; et

d) six mois avant le moment où une libération anticipée serait étudiée dans le cas d'une peine équivalente prononcée par le Royaume-Uni dans la juridiction du Royaume-Uni à laquelle le condamné a été transféré.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le Greffier et le Royaume-Uni se consultent sur toute question concernant l'exécution de la peine, à la requête de l'une ou de l'autre partie.

3. Pendant l'exécution de toute peine en vertu du présent Accord, le Greffier remet au Royaume-Uni tout rapport ou autre élément d'information demandé par le Royaume-Uni, pertinent à l'exécution de ladite peine et se trouvant en possession du Greffier.

#### *Article 8. Libération anticipée, grâce et commutation des peines*

1. Si, conformément au droit national applicable du Royaume-Uni, le condamné a droit à une libération anticipée, à une grâce ou à une commutation de peine, le Royaume-Uni en avise le Greffier avant cette éligibilité, et accompagne cette notification de toutes les circonstances concernant l'éligibilité à une libération anticipée, à la grâce ou à la commutation de peine.

2. Le Président du Tribunal international détermine, en consultation avec les juges du Tribunal international, si une quelconque libération anticipée, une quelconque grâce ou commutation de peine est appropriée. Le Greffier informe de Royaume-Uni de la décision du Président. Si le Président arrête qu'une libération anticipée, une grâce ou une commutation de peine n'est pas appropriée, le Royaume-Uni respecte l'arrêt du Président.

#### *Article 9. Cessation de l'exécution de la peine*

L'exécution de la peine cesse :

- a) lorsque la peine a été purgée ;
- b) au décès du condamné ;
- c) à la grâce ou à la commutation de peine du condamné ; ou

d) à la suite d'une décision du Tribunal telle que visée au paragraphe 2 du présent article.

2. Le Tribunal international peut à tout moment décider de requérir la cessation de l'exécution de la peine au Royaume-Uni et de transférer le condamné à un autre Etat ou au Tribunal international.

3. Les autorités compétentes du Royaume-Uni mettent fin à l'exécution de la peine dès qu'elles sont informées par le Greffier de toute décision ou mesure à la suite de laquelle la peine cesse d'être exécutoire.

4. Après que l'exécution de la peine ait cessé conformément au présent Accord, le Royaume-Uni peut transférer ou expulser le condamné s'il y a lieu, dans des conditions conformes à ses obligations internationales.

#### *Article 10. Impossibilité d'exécuter la peine*

Si, à tout moment après que la décision ait été prise de faire exécuter la peine, la poursuite de son exécution s'avère impossible, pour toute raison juridique ou pratique, le Royaume-Uni en informe rapidement le Greffier. Celui-ci prend les dispositions appropriées pour le transfert du condamné. Les autorités compétentes du Royaume-Uni s'abstiennent de prendre d'autres mesures à ce sujet pendant un délai d'au moins soixante jours à compter de la notification du Greffier.

#### *Article 11. Frais*

Le Tribunal international prend à sa charge les frais relatifs au transfert du condamné à destination et en provenance du Royaume-Uni, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Le Royaume-Uni s'acquitte de tous les autres frais encourus dans le cadre de l'exécution de la peine.

#### *Article 12. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après qu'il aura été signé par le Tribunal international et par le Royaume-Uni.

#### *Article 13. Durée de l'Accord*

1. Le présent Accord restera en vigueur pendant toute la durée de l'exécution des peines, par le Royaume-Uni, prononcées par le Tribunal international aux termes et conditions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties peut mettre fin au présent Accord après s'être consultées ainsi qu'à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la Partie qui dénonce l'Accord en aura avisé l'autre par écrit. Il ne peut être mis fin au présent Accord avant que les peines, quelles qu'elles soient, auxquelles l'Accord s'applique aient été purgées ou qu'elles aient cessé d'être exécutoires conformément au présent Accord, ni avant

que tout condamné ait été transféré ou expulsé du Royaume-Uni après avoir purgé sa peine ou que celle-ci ait cessé.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités, ont signé le présent Accord.

Fait à La Haye, le 11 mars 2004, en deux exemplaires, en langue anglaise.

Pour l'Organisation des Nations Unies :

Greffier adjoint  
Tribunal pénal international pour l'ex-Yugoslavie

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Ambassadeur de Sa Majesté  
La Haye



**No. 40108**

---

**Paraguay  
and  
Peru**

**Agreement on cultural exchange between the Governments of the Republic of Paraguay and of the Republic of Peru. Asunción, 4 January 1989**

**Entry into force:** *23 January 1990 by notification, in accordance with article XVII*

**Authentic text:** *Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Paraguay, 1 April 2004*

---

**Paraguay  
et  
Pérou**

**Accord relatif à l'échange culturel entre les Gouvernements de la République du Paraguay et de la République du Pérou. Asunción, 4 janvier 1989**

**Entrée en vigueur :** *23 janvier 1990 par notification, conformément à l'article XVII*

**Texte authentique :** *espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Paraguay, 1er avril 2004*

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

CONVENIO DE INTERCAMBIO CULTURAL ENTRE LOS GOBIERNOS  
DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y DE LA REPUBLICA DEL PERU.

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de la República del Perú:

Deseosos de fortalecer los tradicionales lazos de amistad entre sus pueblos a través de la mutua cooperación en los campos de la cultura, de la ciencia, de la educación, del deporte y del turismo;

Declarando respetar el principio de la soberanía de cada una de las Partes y la no intervención en sus asuntos internos;

Han decidido celebrar el presente Convenio:

**ARTICULO I**

Las Partes Contratantes expresan su intención de promover toda actividad que pueda contribuir al conocimiento recíproco y al desarrollo de la cultura, la ciencia, la educación, el deporte y el turismo, en sus respectivos países.

**ARTICULO II**

Las Partes Contratantes se comprometen a estimular la colaboración entre las instituciones oficiales culturales, científicas y educativas de ambos países.

**ARTICULO III**

Ambas Partes otorgarán facilidades para que en sus territorios se realicen actividades y eventos científicos, educativos, artísticos y toda manifestación que contribuya al mejor conocimiento de la cultura de la otra Parte.



**ARTICULO IV**

Ambas Partes procurarán fomentar el intercambio de personas representativas de la cultura, de la ciencia y de la educación de sus respectivos países.

**ARTICULO V**

Las Partes Contratantes favorecerán el intercambio de profesores de educación superior, de científicos y de arqueólogos, así como de estudiantes, mediante el otorgamiento de becas para estudios superiores.

**ARTICULO VI**

Ambas Partes procurarán incluir en sus respectivos programas educativos la enseñanza de los diferentes aspectos de la realidad cultural, geográfica e histórica del otro país que permita adquirir un conocimiento fiel y preciso del mismo.

**ARTICULO VII**

Las Partes Contratantes, a través de sus instituciones oficiales de cultura, de ciencia y de educación, promoverán el intercambio de publicaciones y de material informativo de su especialidad.

**ARTICULO VIII**

Ambas Partes estudiarán, cada una en lo que le concierna, las condiciones en las que se podrá reconocer la equivalencia de los Certificados de Estudios Primarios y Secundarios otorgados por la otra Parte, lo que se acordará posteriormente mediante cambio de Notas.

Two handwritten signatures in black ink, one above the other, located on the left side of the page.

**ARTICULO IX**

Las Partes Contratantes acuerdan otorgarse facilidades recíprocas para el reconocimiento de Estudios Universitarios realizados en el territorio de la otra Parte y los Certificados de Estudios reconocidos por la Universidad u Organismo Rector de las Universidades según corresponda.

**ARTICULO X**

Las dos Partes protegerán en su territorio los derechos de la propiedad intelectual y los derechos de autor reconocidos en la otra Parte.

**ARTICULO XI**

Cada una de las Partes Contratantes, concederá facilidades para la admisión en sus propios centros de enseñanza, con arreglo a las disposiciones vigentes en cada país, a los estudiantes nacionales de la otra Parte.

**ARTICULO XII**

Las Partes Contratantes se comprometen por igual a hacer respetar en sus respectivos territorios las disposiciones legales de la otra Parte relacionadas con la protección de su patrimonio nacional arqueológico, histórico y artístico en cuanto se refieren a la prohibición de exportar bienes culturales por el Gobierno del país de origen.

En los casos en que los indicados valores arqueológicos, históricos y artísticos hayan sido ilegalmente introducidos en el territorio de una de las Partes, ésta procederá a disponer su devolución a simple pedido, por vía diplomática, de la otra Parte.



**ARTICULO XIII**

Las Partes Contratantes, dentro de una adecuada reciprocidad, acuerdan que darán facilidades para la entrada y salida de piezas de los tesoros arqueológicos y artísticos respectivos de la República del Paraguay y de la República del Perú cuando hayan convenido que éstas se destinen a exposiciones culturales patrocinadas por la otra Parte y se hayan cumplido las formalidades legales que autoricen su exportación temporal. El país en que se expongan los objetos garantizará la conservación de los mismos mientras permanezcan en su territorio, así como su devolución.

**ARTICULO XIV**

Las Partes Contratantes acuerdan reunirse cada tres años, a partir de la vigencia del presente Convenio, alternadamente, en Asunción y en Lima, para evaluar las actividades realizadas en el marco del Convenio Cultural y elaborar un programa de actividades trienales que permita desarrollar los objetivos de este Convenio.

**ARTICULO XV**

Las Partes Contratantes procurarán fomentar la cooperación entre las instituciones deportivas oficiales de los dos países y la realización de competencias e intercambios con participación de deportistas del Paraguay y Perú.

**ARTICULO XVI**

Los dos Gobiernos fomentarán y facilitarán el turismo entre ambos países con miras a promover el entendimiento mutuo entre sus pueblos.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes, located in the lower-left quadrant of the page.

**ARTICULO XVII**

El presente Convenio entrará en vigencia una vez que se hayan cumplido las formalidades legales en cada una de las Partes, y podrá ser denunciado, con seis meses de anticipación, luego de los primeros cinco años de vigencia.

En caso de no producirse denuncia alguna, el Convenio se prorrogará automáticamente cinco años más y así sucesivamente.

La denuncia del Convenio no afectará el programa de acción cultural que se encuentre en aplicación.

En Fé de lo cual, suscriben el presente Convenio, en dos ejemplares igualmente auténticos, en idioma español:

HECHO en la ciudad de Asunción a los cuatro días del mes de enero del año mil novecientos ochenta y nueve.

POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DEL PARAGUAY.

  
**DR. RODNEY ELPIDIO ACEVEDO**  
Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DEL PERU

  
**DR. ENRIQUE AREVALO ALVARADO Z.**  
Embajador

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT ON CULTURAL EXCHANGE BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY AND OF THE REPUBLIC OF PERU

The Government of the Republic of Paraguay and the Government of the Republic of Peru:

Desiring to strengthen the traditional ties of friendship between their people through mutual cooperation in the fields of culture, science, education, sports and tourism;

Declaring their respect for the principle of sovereignty and non-interference in the internal affairs of each of the Parties;

Have decided to conclude the present Agreement:

*Article I*

The Contracting Parties state their intention to promote all activities that may contribute to reciprocal understanding, cultural development, science, education, sports and tourism in their respective countries.

*Article II*

The Contracting Parties undertake to stimulate collaboration between the official cultural, scientific and educational institutions of both countries.

*Article III*

The Contracting Parties agree to grant each other every facility for the organization of scientific, educational and artistic events in their territory and any event contributing to better understanding of the culture of the other Party.

*Article IV*

The Parties shall endeavour to promote the exchange of representatives of the culture, science and education of their respective countries.

*Article V*

The Contracting Parties shall facilitate the exchange of university professors, scientists and archaeologists, as well as students, through the granting of scholarships for advanced study.

*Article VI*

The Parties shall endeavour to include in their respective educational programmes instruction on the culture, geography and history of the other country in order to provide a true and accurate understanding of it.

*Article VII*

The Contracting Parties, through their official cultural, scientific and educational institutions, shall promote the exchange of publications and informational material in their specialities.

*Article VIII*

The Parties shall study the respective conditions under which equivalency can be granted for certificates of primary and secondary education granted by the other Party, which shall be subsequently agreed through an exchange of notes.

*Article IX*

The Contracting Parties agree to grant reciprocal recognition of university degrees earned in the territory of the other Party and the certificates recognized by the university or university governing body as appropriate.

*Article X*

Each Party shall safeguard within its territory the intellectual property rights and copyrights recognized by the other Party.

*Article XI*

Each of the Contracting Parties shall facilitate the admission into its own educational institutions, in accordance with the laws in effect in each country, students who are nationals of the other Party.

*Article XII*

The Contracting Parties also undertake to ensure the respect within their territory for the laws of the other Party concerning the protection of its national archaeological, historical and artistic heritage as regards the prohibition on exports of cultural goods by the Government of the country of origin.

In cases where the aforementioned archaeological and historical items or artworks have illegally entered the territory of one of the Parties, it shall effect their return on request by the other Party through the diplomatic channel.

*Article XIII*

The Contracting Parties, on a reciprocal basis, agree that they shall facilitate the entry and export of pieces from the respective archaeological and artistic heritage of the Republic of Paraguay and the Republic of Peru when they have agreed that these are intended for cultural expositions sponsored by the other Party and the legal formalities for their temporary export have been completed. The country where the objects are exhibited shall guarantee their preservation while they are within their territory, as well as their return.

*Article XIV*

The Contracting Parties agree to meet every three years from the entry into force of this Agreement, alternately in Asunción and Lima, to evaluate the activities carried out under the Cultural Agreement and to develop a triennial programme of activities that will assist in meeting the objectives of this Agreement.

*Article XV*

The Contracting Parties shall endeavour to promote cooperation between the official sports institutions of the two countries and competitions and exchanges with the participation of athletes of Paraguay and Peru.

*Article XVI*

The Governments shall promote and facilitate tourism between the countries with a view to promoting mutual understanding between their peoples.

*Article XVII*

This Agreement shall enter into force once the legal formalities have been completed in each of the Parties, and may be denounced on six months' notice after it has been in force for five years.

In the event that it is not denounced, the Agreement shall be extended automatically for successive five year periods.

Denunciation of the Agreement shall not affect the cultural programme of action which is being implemented.

In witness whereof, we have signed this Agreement, in two copies in the Spanish language, both being equally authentic.

Done in Asunción on 4 January 1989.

For the Government of the Republic of Paraguay:

DR. RODNEY ELPIDIO ACEVEDO  
Minister for Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Peru:

DR. ENRIQUE AREVALO ALVARADO Z.  
Ambassador



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF À L'ÉCHANGE CULTUREL ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY ET DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU

Le gouvernement de la République du Paraguay et le Gouvernement de la République du Pérou :

Désireux de renforcer les liens traditionnels d'amitié entre leur peuple par la coopération mutuelle dans les domaines de la culture, de la science, de l'éducation, des sports et du tourisme ;

Affirmant leur respect au principe de la souveraineté et de la non ingérence dans les affaires intérieures de chacune des parties ;

Ont décidé de conclure le présent accord :

*Article I*

Les parties contractantes affirment leur intention de promouvoir toutes les activités qui peuvent contribuer à une compréhension réciproque, au développement culturel, à la science, à l'éducation, au sport et au tourisme dans leurs pays respectifs.

*Article II*

Les parties contractantes s'engagent à stimuler la collaboration officielle entre les institutions culturelles, scientifiques et d'enseignement des deux pays.

*Article III*

Les parties contractantes s'accordent à accorder l'une à l'autre les facilités nécessaires pour l'organisation des manifestations scientifiques, artistiques et académiques sur leur territoire et à tout ce qui peut contribuer à mieux comprendre la culture de l'autre partie.

*Article IV*

Les parties s'engagent à promouvoir l'échange de représentants de la culture, de la science et de l'enseignement dans leur pays respectif.

*Article V*

Les parties contractantes encourageront l'échange de professeurs d'universités, d'hommes de science et d'archéologues ainsi que des étudiants par l'octroi de bourses pour des études approfondies.

*Article VI*

Les parties s'engagent à inclure dans leurs programmes d'enseignement des cours sur la culture, la géographie et l'histoire de l'autre pays afin d'en faciliter une compréhension plus juste.

*Article VII*

Les parties contractantes, par l'intermédiaire de leurs institutions culturelles, scientifiques et d'enseignement devront promouvoir l'échange de publications et de documents d'information dans leur spécialité.

*Article VIII*

Les parties étudieront les conditions respectives qui pourraient permettre que soient accordés des équivalences pour les certificats d'enseignement primaire et secondaire et qui seraient

sanctionnés par la suite par un échange de note.

*Article IX*

Les parties contractantes s'accordent à reconnaître réciproquement les diplômes universitaires délivrés sur le territoire de l'autre partie et les certificats que les universités ou les conseils d'administration des universités estiment appropriés.

*Article X*

Chacune des parties protégera sur son territoire les droits à la propriété intellectuelle et les droits d'auteur reconnus par l'autre partie.

*Article XI*

Chacune des parties contractantes devra faciliter l'admission dans ses propres institutions d'enseignement, conformément aux lois en vigueur, les étudiants qui sont des ressortissants de l'autre partie.

*Article XII*

Les parties contractantes s'engagent à assurer le respect sur leur territoire, les lois de l'autre partie relatives à la protection de son héritage archéologique, historique et artistique en ce qui concerne l'interdiction d'exporter des biens culturels par le Gouvernement du pays d'origine.

Dans le cas où les articles de caractère historique ou archéologique ou des oeuvres d'art mentionnés plus haut entrent de façon illégale sur le territoire de l'une des parties, ils doivent être rendus à la demande de l'autre partie par voie diplomatique.

*Article XIII*

Les parties contractantes, sur une base réciproque, conviennent qu'ils doivent faciliter l'entrée et l'exportation de pièces provenant de l'héritage archéologique et historique respectif de la République de Paraguay et de la République du Pérou si elles estiment qu'elles vont servir à préparer des expositions de caractère culturel parrainées par l'autre partie et que les formalités juridiques nécessaires à leur exportation temporaire ont été accomplies. Le pays sur le territoire duquel ces objets sont exposés devront garantir leur préservation et leur restitution.

*Article XIV*

Les parties contractantes conviennent de se réunir tous les trois ans à partir de l'entrée en vigueur du présent accord, alternativement à Asunción et à Lima afin d'évaluer les activités menées conformément à l'accord culturel et développer un programme triennal d'activités qui devront permettre d'atteindre les objectifs du présent accord.

*Article XV*

Les parties contractantes devront s'efforcer de promouvoir la coopération entre les institutions sportives officielles des deux pays et des compétitions et échanges avec la participation d'athlètes du Paraguay et du Pérou.

*Article XVI*

Les gouvernements devront promouvoir et faciliter le tourisme entre les pays afin d'encourager une compréhension mutuelle entre les deux peuples.

*Article XVII*

Le présent accord entrera en vigueur dès que les formalités juridiques nécessaires à cet effet seront accomplies par les parties. Il peut être dénoncé avec un préavis de six mois après avoir été en vigueur pendant cinq ans.

La dénonciation de l'accord ne mettra pas fin aux programmes d'action culturelle qui sont mis en oeuvre.

En foi de quoi nous avons signé le présent accord en deux exemplaires originaux en espagnol; les deux textes faisant foi.

Fait à Asunción le 4 janvier 1989

Pour le Gouvernement du Paraguay

DR. RODNEY ELPIDIO ACEVEDO  
Ministre des affaires étrangères

Pour le Gouvernement du Pérou

DR. ENRIQUE AREVALO ALVARADO Z.  
Ambassadeur

**No. 40109**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
China**

**Loan Agreement (Second Tianjin Urban Development and Environment Project) between the People's Republic of China and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Beijing, 10 July 2003**

*Entry into force: 10 March 2004 by notification*

*Authentic text: English*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le développement  
et  
Chine**

**Accord de prêt (Deuxième projet de l'environnement et du développement urbain de Tianjin) entre la République populaire de Chine et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Beijing, 10 juillet 2003**

*Entrée en vigueur : 10 mars 2004 par notification*

*Texte authentique : anglais*

*Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40110**

---

**International Development Association  
and  
Senegal**

**Development Credit Agreement (Private Investment Promotion Project) between the Republic of Senegal and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Paris, 13 June 2003**

**Entry into force:** *26 February 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Sénégal**

**Accord de crédit de développement (Projet pour la promotion de l'investissement privé) entre la République du Sénégal et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Paris, 13 juin 2003**

**Entrée en vigueur :** *26 février 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40111**

---

**International Development Association  
and  
Cambodia**

**Development Credit Agreement (Provincial and Rural Infrastructure Project)  
between the Kingdom of Cambodia and the International Development  
Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development  
Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999).  
Washington, 31 December 2003**

**Entry into force:** *16 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development  
Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations  
to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Cambodge**

**Accord de crédit de développement (Projet d'infrastructure provinciale et rurale)  
entre le Royaume du Cambodge et l'Association internationale de développement  
(avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de  
développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre  
1999). Washington, 31 décembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *16 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale  
de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée  
générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies,  
tel qu'amendé.*



**No. 40112**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
El Salvador**

**Loan Agreement (Judicial Modernization Project) between the Republic of El Salvador and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 30 January 2004**

**Entry into force:** *8 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
El Salvador**

**Accord de prêt (Projet relatif à la modernisation judiciaire) entre la République d'El Salvador et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 30 janvier 2004**

**Entrée en vigueur :** *8 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40113**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Dominican Republic**

**Loan Agreement (Social Crisis Response Adjustment Loan) between the Dominican Republic and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 13 February 2004**

**Entry into force:** *4 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
République dominicaine**

**Accord de prêt (Prêt d'ajustement pour faire face aux crises sociales) entre la République dominicaine et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 13 février 2004**

**Entrée en vigueur :** *4 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40114**

---

**International Development Association  
and  
Kyrgyzstan**

**Development Grant Agreement (Village Investment Project) between the Kyrgyz Republic and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 December 2003**

**Entry into force:** *4 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Kirghizistan**

**Accord de don pour le développement (Projet d'investissements villageois) entre la République kirgize et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 décembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *4 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40115**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Thailand**

**Loan Agreement (Highways Management Project) between the Kingdom of Thailand and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Washington, 16 December 2003**

**Entry into force:** *15 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Thaïlande**

**Accord de prêt (Projet de gestion des réseaux routiers) entre le Royaume de Thaïlande et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 16 décembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *15 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40116**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
India**

**Loan Agreement (Second Andhra Pradesh Economic Reform Program) between India and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 13 February 2004**

**Entry into force:** *19 February 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Inde**

**Accord de prêt (Deuxième programme de réforme économique de l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 13 février 2004**

**Entrée en vigueur :** *19 février 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40117**

---

**International Development Association  
and  
India**

**Development Credit Agreement (Second Andhra Pradesh Economic Reform Program) between India and the International Development Association (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 13 February 2004**

**Entry into force:** *19 February 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Inde**

**Accord de crédit de développement (Deuxième programme de réforme économique de l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 13 février 2004**

**Entrée en vigueur :** *19 février 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40118**

---

**International Development Association  
and  
Guinea**

**Development Credit Agreement (Decentralized Rural Electrification Project) between the Republic of Guinea and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 8 July 2002**

**Entry into force:** *27 June 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Guinée**

**Accord de crédit de développement (Projet décentralisé d'électrification rurale) entre la République de Guinée et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 8 juillet 2002**

**Entrée en vigueur :** *27 juin 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40119**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Guinea**

**Global Environment Facility Trust Fund Grant Agreement (Decentralized Rural Electrification Project) between the Republic of Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development acting as an Implementing Agency of the Global Environment Facility (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). Washington, 8 July 2002**

**Entry into force:** *27 June 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Guinée**

**Accord de don du Fonds d'affectation au service de l'environnement global (Projet décentralisé d'électrification rurale) entre la République de Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement agissant en qualité d'Agence d'exécution du service de l'environnement global (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 8 juillet 2002**

**Entrée en vigueur :** *27 juin 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40120**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Colombia**

**Guarantee Agreement (Bogotá Urban Services Project) between the Republic of Colombia and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Bogotá, 4 June 2003**

**Entry into force:** *5 August 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Colombie**

**Accord de garantie (Projet pour les services urbains de Bogotá) entre la République de Colombie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Bogotá, 4 juin 2003**

**Entrée en vigueur :** *5 août 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40121**

---

**International Development Association  
and  
Burundi**

**Development Grant Agreement (Second Social Action Project - Supplemental Financing) between the Republic of Burundi and the International Development Association (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 14 April 2003**

*Entry into force: 20 June 2003 by notification*

*Authentic text: English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Burundi**

**Accord de don pour le développement (Deuxième projet pour l'action sociale - Financement supplémentaire) entre la République du Burundi et l'Association internationale de développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 14 avril 2003**

*Entrée en vigueur : 20 juin 2003 par notification*

*Texte authentique : anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40122**

---

**International Development Association  
and  
Ethiopia**

**Development Grant Agreement (First Poverty Reduction Support Operation) between the Federal Democratic Republic of Ethiopia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 5 March 2004**

**Entry into force:** *23 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Éthiopie**

**Accord de don pour le développement (Première opération d'appui à la réduction de la pauvreté) entre la République fédérale démocratique d'Éthiopie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 5 mars 2004**

**Entrée en vigueur :** *23 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40123**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Tunisia**

**Guarantee Agreement (Third Municipal Development Project) between the Republic of Tunisia and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedule and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 9 January 2003**

**Entry into force:** *23 June 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Tunisie**

**Accord de garantie (Troisième projet à l'appui du développement municipal) entre la République tunisienne et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er septembre 1999). Washington, 9 janvier 2003**

**Entrée en vigueur :** *23 juin 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40124**

---

**International Development Association  
and  
Burundi**

**Development Grant Agreement (Second Health and Population Project - Supplemental Financing) between the Republic of Burundi and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 28 January 2003**

**Entry into force:** *15 April 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Burundi**

**Accord de don pour le développement (Deuxième projet pour la santé et la population - Financement supplémentaire) entre la République du Burundi et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 28 janvier 2003**

**Entrée en vigueur :** *15 avril 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40125**

---

**International Development Association  
and  
Zambia**

**Development Credit Agreement (Emergency Drought Recovery Project) between the Republic of Zambia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 November 2002**

**Entry into force:** *27 February 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Zambie**

**Accord de crédit de développement (Projet d'urgence aux zones touchées par la sécheresse) entre la République de Zambie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 novembre 2002**

**Entrée en vigueur :** *27 février 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40126**

---

**International Development Association  
and  
Zambia**

**Development Grant Agreement (Emergency Drought Recovery Project) between the Republic of Zambia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 22 November 2002**

**Entry into force:** *27 February 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Zambie**

**Accord de don pour le développement (Projet d'urgence aux zones touchées par la sécheresse) entre la République de Zambie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 22 novembre 2002**

**Entrée en vigueur :** *27 février 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40127**

---

**International Development Association  
and  
Angola**

**Development Grant Agreement (Emergency Demobilization and Reintegration Project) between the Republic of Angola and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 5 September 2003**

**Entry into force:** *2 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Angola**

**Accord de don pour le développement (Projet d'urgence à l'appui de la démobilisation et de la réinsertion) entre la République d'Angola et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 5 septembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *2 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40128**

---

**International Development Association  
and  
Honduras**

**Development Credit Agreement (Financial Sector Technical Assistance Project) between the Republic of Honduras and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Tegucigalpa, 16 October 2003**

**Entry into force:** *15 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Honduras**

**Accord de crédit de développement (Projet d'assistance technique pour le secteur financier) entre la République du Honduras et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Tegucigalpa, 16 octobre 2003**

**Entrée en vigueur :** *15 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40129**

---

**International Development Association  
and  
Nepal**

**Development Financing Agreement (Power Development Project) between the Kingdom of Nepal and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Katbmandu, 9 July 2003**

**Entry into force:** *25 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 13 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Népal**

**Accord de financement pour le développement (Projet de développement de l'électricité) entre le Royaume du Népal et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Katmandou, 9 juillet 2003**

**Entrée en vigueur :** *25 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 13 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40130**

---

**International Development Association  
and  
Ghana**

**Development Credit Agreement (Education Sector Project) between the Republic of Ghana and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Accra, 16 March 2004**

**Entry into force:** *25 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 13 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Ghana**

**Accord de crédit de développement (Projet dans le secteur de l'enseignement) entre la République du Ghana et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Accra, 16 mars 2004**

**Entrée en vigueur :** *25 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 13 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40131**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
India**

**Loan Agreement (Allahabad Bypass Project) between India and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Single Currency Loans dated 30 May 1995, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 16 December 2003**

**Entry into force:** *15 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 13 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Inde**

**Accord de prêt (Projet de dérivation d'Allahabad) entre l'Inde et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 16 décembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *15 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 13 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40132**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Turkey**

**Guarantee Agreement (Second Export Finance Intermediation Loan) between the Republic of Turkey and the International Bank for Reconstruction and Development (with General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Ankara, 20 February 2004**

**Entry into force:** *19 March 2004 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Turquie**

**Accord de garantie (Deuxième prêt d'intermédiation relatif au financement des exportations) entre la République turque et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe eu date du 1er septembre 1999). Aukara, 20 février 2004**

**Entrée en vigueur :** *19 mars 2004 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40133**

---

**International Development Association  
and  
India**

**Development Credit Agreement (Technical/Engineering Education Quality Improvement Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 4 February 2003**

**Entry into force:** *12 March 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 13 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Inde**

**Accord de crédit de développement (Projet d'amélioration de la qualité de l'enseignement technique et de la formation des ingénieurs) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 4 février 2003**

**Entrée en vigueur :** *12 mars 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 13 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40134**

---

**International Development Association  
and  
India**

**Development Credit Agreement (Andhra Pradesh Rural Poverty Reduction Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 3 April 2003**

**Entry into force:** *13 May 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 13 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Inde**

**Accord de crédit de développement (Projet pour la réduction de la pauvreté rurale dans l'Andhra Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 3 avril 2003**

**Entrée en vigueur :** *13 mai 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 13 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40135**

---

**Netherlands  
and  
Slovenia**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Slovenia for  
air services between and beyond their respective territories (with annex).  
Ljubljana, 24 November 1993**

**Entry into force:** *1 February 1995 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Slovénie**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Slovénie relatif aux  
services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe).  
Ljubljana, 24 novembre 1993**

**Entrée en vigueur :** *1er février 1995 par notification, conformément à l'article 22*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
THE REPUBLIC OF SLOVENIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND  
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Slovenia being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water Management;

for the Republic of Slovenia the Ministry of Transport and Communication, Civil Aviation Authority;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting 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) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right to one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

*Article 4. Designation and Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right by written notification to the aeronautical authorities of the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorization subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

*Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting

Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the rate-fixing procedure established by the international body which formulates proposals in this matter. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties, and that no airline illegally rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

#### *Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall on reciprocal basis be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

#### *Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Contracting Party.

#### *Article 9. Timetable*

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall in principle be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

#### *Article 10. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

#### *Article 12. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to transfer without any further approval from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to transfer the excess, mentioned in paragraph 2 of this Article, including the normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, into a freely convertible cur-

rency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of remittance.

*Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 15. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any re-



quest from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### *Article 16. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modifying the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### *Article 17. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The arbitral tribunal shall determine its own procedure. Each Contracting Party shall pay the expenses of its arbitrator. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

#### *Article 18. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 19. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 20. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

#### *Article 21. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 22. Entry into Force*

The present Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

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

Done at Ljubljana, on 24th November 1993, in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

C. H. A. PLUG

For the Government of the Republic of Slovenia

I. UMEK

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF  
THE NETHER LANDS AND THE REPUBLIC OF SLOVENIA

1. The designated airline of the Republic of Slovenia shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Slovenia--intermediate points--points in the Netherlands--points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands--intermediate points--points in Slovenia--points beyond and vice versa.

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule within Europe or outside Europe subject to agreement between the designated airlines of both Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE  
SLOVÉNIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRI-  
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Slovénie,

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

Soucieux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

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

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, sauf si le contexte appelle une autre interprétation:

a) Le terme "la Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes ou amendements ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports, des travaux publics et de la gestion des eaux;

- pour la République de Slovénie, du Ministre des Transports et des communications, Direction de l'aviation civile; ou

dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention;

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

f) Les expressions "service convenu" et "route indiquée" s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

g) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts pour la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe élaborée pour son application et de tout amendement apporté à l'Accord ou à l'Annexe;

i) Le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exception du courrier), ainsi que:

I. des conditions de l'établissement et de l'applicabilité d'un tarif; et

II. du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

j) L'expression "changement d'aéronef" s'emploie quand une entreprise désignée assurant un service convenu utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des aéronefs de capacité différente de celle des appareils utilisés sur un autre tronçon.

#### *Article 2. Octroi des droits*

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux:

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

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

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune des dispositions du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Si, en cas de conflit armé, de troubles, d'instabilité politique ou de circonstances spéciales et particulières, l'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante est dans l'incapacité d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter l'exploitation continue dudit service par des réaménagements de ces routes, y compris par l'octroi de droits pour une période adéquate en vue de permettre une exploitation viable.

#### *Article 3. Changements d'aéronefs*

1. Chaque entreprise désignée peut, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à n'importe quel point des routes indiquées, à condition que:

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un seul aéronef au plus puisse être de dimension égale, et aucun de plus grande dimension que celui utilisé au titre du secteur des troisième et quatrième libertés.

2. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres aéronefs.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de désigner par écrit à celles de l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter des services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe, et de remplacer l'entreprise précédemment désignée par une autre.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à n'importe quel moment commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ces services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner, aux conditions qu'elle peut juger nécessaires, l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions:

a) si l'entreprise en question ne répond pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, aux normes fixées par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles, conformément à la Convention;

b) si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux; et

d) si l'entreprise de transport manque d'autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débutent dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires doivent être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et sont fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, toutes les fois que cela est possible, être convenus entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'organisme de fixation de prix, qui formule des propositions en la matière. En cas d'impossibilité, les tarifs font l'objet d'une entente entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application est subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités décident de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable, conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif agréé, conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis, conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.



7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

8. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante n'épargnent aucun effort pour que l'entreprise désignée se conforme aux tarifs agréés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes et qu'aucune entreprise n'accorde aucun rabais illégal sur une partie quelconque du tarif, directement ou indirectement.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité:

a) à implanter, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) à vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes se voient offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux, visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale, susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

#### *Article 9. Conditions d'exploitation*

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires peuvent être déposées directement par l'entreprise désignée, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces demandes sont en principe déposées deux (2) jours ouvrables avant l'exploitation des vols en question.

*Article 10. Taxes. douanes et redevances*

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions (y compris les provisions de bouche, boissons et tabacs), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs par cette entreprise, et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord de ses autorités aéronautiques, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation n'est imposable que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

*Article 12. Transferts de fonds*

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit de transférer, sans autre autorisation, vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit de transférer l'excédent mentionné au paragraphe 2 du présent article, y compris les intérêts commerciaux normaux accumulés sur ces recettes déposées en banque en attente de transfert, dans une devise librement convertible au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale en vigueur à la date de l'opération.

*Article 13. Application des lois, règlements et formalités*

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ y compris.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes, qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine doivent être observés par les équipages, les passagers, le fret et le courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou en son nom, à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ y compris.

3. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante, ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise nationale ou étrangère assurant des services similaires.

4. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

*Article 14. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

*Article 15. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes sont convenues de se fournir mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante, pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main.

Chacune des Parties contractantes accueille aussi de façon positive toute demande faite par l'autre et concernant des mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il peut y avoir lieu d'appliquer l'article 17 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agissent 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 et de son Protocole supplémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, pour autant que les deux Parties contractantes adhèrent auxdites conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace en question.

*Article 16. Consultations et amendement*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle celles-ci se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord doit être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à la date qui sera décidée par celles-ci.

*Article 17. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes manque de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

4. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure. Chaque Partie contractante prend à sa charge les dépenses afférentes à son arbitre. Les frais restants du tribunal arbitral sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes.

*Article 18. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à n'importe quel moment notifier, par écrit et par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas, ce dernier cesse d'être valide douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée

d'un commun accord par les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

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

*Article 20. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant un point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplacent celles correspondantes du présent Accord.

*Article 21. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'au territoire européen du Royaume.

*Article 22. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées par écrit l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs.

En Foi De Quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Ljubljana le 24 novembre 1993 en double exemplaire en anglais.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

C.H.A. PLUG

Pour le Gouvernement de la République de Slovénie:

J. UMEK

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CONCLU ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE

1. L'entreprise de transport aérien désignée de la République de Slovénie est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points en Slovénie--points intermédiaires--points aux Pays-Bas--points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après:

Points aux Pays-Bas--points intermédiaires--points en Slovénie--points au-delà et vice versa.

3. Un point quelconque ou tous les points sur les routes indiquées peuvent, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien désignée, être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

4. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus sans restriction quant à la fréquence et au type d'aéronefs, dans n'importe quelle configuration.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exercer la totalité des droits de trafic de cinquième liberté sur tous les points intermédiaires et les points au-delà, sur son propre itinéraire en Europe ou en dehors, sous réserve d'un accord entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes.





**No. 40136**

---

**Netherlands  
and  
Malawi**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Malawi for air services between and beyond their respective territories (with annex). Lilongwe, 29 January 1987**

**Entry into force:** *provisionally on 29 January 1987 by signature and definitively on 15 September 1987 by notification, in accordance with article XXIV*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Malawi**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Malawi relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Lilongwe, 29 janvier 1987**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 29 janvier 1987 par signature et définitivement le 15 septembre 1987 par notification, conformément à l'article XXIV*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALAWI FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Malawi (hereinafter described as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

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

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works and in the case of the Republic of Malawi the Minister responsible for Civil Aviation or in either case any person or body authorised to perform any functions presently exercised, or which may in the future be exercised by the said Minister.

2. "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments thereto.

3. "Air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex and amendment adopted under Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties.

5. "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article IV of this Agreement.

6. "Specified route" means a route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement.

7. "Tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

(i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

(ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

8. "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

9. The term "agreed services" means the air services established on the specified routes pursuant to Article III of this Agreement.

10. The term "aircraft equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment.

11. The term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines and propellers.

12. The term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies.

#### *Article II. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of this Agreement shall be subject to those provisions of the Convention which are applicable to international air services.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

#### *Article III. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of any scheduled international air service operated by its designated airline(s):

- 1.1. the right to fly across its territory without landing; and
- 1.2. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. While operating an agreed service on a specified route an airline designated and authorized in accordance with article IV of this Agreement shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, carried for remuneration or hire. Such passengers, baggage, cargo and mail may be destined for or originate in the territory of the other Contracting Party or of a third country.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination carried for remuneration or hire, destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article IV. Designation of Airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to an airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article III of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party or in both.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may at any time operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VIII of this Agreement shall be in force in respect of those services.

*Article V. Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

1. Each Contracting Party may revoke, suspend, or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party in the event:

a) substantial ownership and effective control of that airline or of that airline's operations are not vested in that other Party or in that other Party's nationals or in both; or

b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in paragraph 3 of Article IV of this Agreement; or

c) that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

*Article VI. Principles Governing Operation of Agreed Services*

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. The air transportation performed by the designated airlines of either Contracting Party shall retain as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the agreed services of either Contracting Party the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

*Article VII. Filing of Timetables*

1. The designated airline of either Contracting Party shall, not later than 30 days prior to the date of the operation of any agreed service, submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such timetables shall include the type of service, aircraft to be used, the flight schedules, and as appropriate, tariffs.

2. If either designated airline wishes to operate supplementary or additional flights besides those covered in the approved timetables, it shall first obtain the permission of the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned.

*Article VIII. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. All tariffs shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff filed in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultations with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIX of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties shall not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

*Article IX. Exemption from Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as their aircraft equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges and taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. Subject to paragraph 3 of this Article, there shall also be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges, with the exception of incidental payments for services performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, for use on board outbound aircraft engaged on an agreed service by the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of an aircraft used on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants to be supplied to an outbound aircraft operated on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party, even when such supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) aircraft equipment temporarily introduced in the territory of a Contracting Party.

3. Material and supplies referred to in paragraph 2 (a), (b), (c) and (d) of this Article may be required to be kept under Customs surveillance or control.

4. This article cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the materials referred to above.

*Article X. Unloading of Equipment*

The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel and lubricants normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that those materials be placed under their surveil-

lance up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article XI. Prevention of Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic by a designated airline of one of the Contracting Parties shall be exempt in the territory of the other Contracting Party of taxes on income and profits of every form, irrespective of the manner in which they are levied. These provisions shall also apply to income and profits from the participation in an airline-pool, joint venture or an international operating agency.

2. Aircraft operated on the agreed services by a designated airline of one of the Contracting Parties and movable property pertaining to the operation to the operation of such aircraft, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party or taxes on capital of every form, irrespective of the manner in which they are levied.

*Article XII. Application of Laws, regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew or cargo including mail, such as laws and regulations relating to entry, exit, emigration, immigration, passports as well as customs and health or sanitary measures, shall apply to passengers, crew and cargo including mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

3. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first party, shall not be higher than those applied in the territory of that first party to similar operations of other airlines.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article XIII. Aviation Security*

The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other with a view to preventing unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and threats to aviation security. They shall have regard to security provisions established by the International Civil Aviation Organisation. When

incidents or threats of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating the communication of measures intended to terminate such incidents or threats rapidly and safely.

*Article XIV. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article XV. Transfer of Receipts*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent, of air transport services, and auxiliary of supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. Such transfer shall be approved and effected on the basis of the official exchange rates for current payments within the shortest time possible from the date of application.

3. The above transfers shall be accorded high priority with respect to comparable transactions.

*Article XVI. Commercial Operations*

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed in the territory of the other Contracting Party:

(a) to establish offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

(b) to bring in and maintain managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

(c) to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

The above operations shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.



*Article XVII. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be either oral or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic note.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect.

*Article XVIII. Provision of Information*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on request by the latter, information relating to the traffic carried out on the agreed services operated by the respective designated airline. Such information shall include statistics and all other information required in determining the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

*Article XIX. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

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

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

(b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. In such an event the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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 procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, the tribunal

shall seat no later than 15 days after its constitution to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.

4. Except as otherwise agreed, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days from the date the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within 60 days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall deliver a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

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

7. The tribunal shall be competent, in any event and at any time, either upon its own motion or at the request of either Contracting Parties, to prescribe provisional measures necessary to safeguard the rights of the Contracting parties. A Contracting Party may make such request in its written pleadings, at the hearing, or subsequently.

8. Each Contracting Party shall give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties, unless otherwise decided by the arbitral tribunal.

#### *Article XX. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

#### *Article XXI. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article XXII. Power to Supersede*

This Agreement shall supersede any previous arrangements applicable between the Contracting Parties for air services operated between their respective territories.

*Article XXIII. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

*Article XXIV. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

Signed at Lilongwe on the 29th day of January 1987 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

S. VAN HEEMSTRA

For the Government of the Republic of Malawi:

E. C. I. BWANALI

ANNEX

1. Route Schedule

1.1. Route to be served in both directions by the designated airline of Malawi:

points in Malawi via intermediate points south of the Tropic of Cancer and in the Middle East including Egypt and two points in Europe to be nominated by the Republic of Malawi to Amsterdam and beyond to two points to be so nominated.

1.2. Route to be served in both directions by the designated airline of the Netherlands:

points in the Netherlands via intermediate points north of the Tropic of Cancer and in the Middle East, Karthoum and one other point in Africa to be nominated by the Kingdom of the Netherlands to Lilongwe and beyond to Gabarone and one other point to be so nominated.

2. On each route, at the option of the designated airline concerned, points may be omitted on any or all flights, provided the service is operated from/to the point in the territory of the Contracting Party designated the airline.

3. On each route points may be served in any order.

4. On each route additional points may be served by the designated airline(s), provided no traffic rights shall be exercised between such points and the point in the territory of the other Contracting Party unless agreed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALAWI RELATIF  
AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS  
ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Malawi, (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation,

1) Par " autorités aéronautiques " on entend :

pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des travaux publics et pour la République du Malawi, le Ministre chargé de l'aviation civile ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toute fonction actuellement exercée ou qui pourrait à l'avenir être exercée par ce ministre.

2) Par " Accord " on entend le présent Accord, son annexe établie en application de cet Accord et tout amendement audit Accord.

3) Les mots " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention.

4) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et tout amendement ou annexe adopté conformément aux articles 90 et 94(a) de cette convention, pour autant que ces annexes ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles ;

5) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article IV du présent Accord ;

6) Par " route indiquée ", on entend une route indiquée dans la partie appropriée de l'annexe au présent Accord ;

7) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion de courrier) ainsi que :

- i) les conditions de son établissement et de son application;
  - ii) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de prestation.
- 8) Le mot " territoire " au sujet d'un Etat a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;
- 9) Par " services convenus ", on entend les services aériens établis sur les routes indiquées en application de l'article III du présent Accord ;
- 10) Par " équipement d'un aéronef " on entend les articles, autres que les réserves et pièces de rechange qui peuvent être enlevés, destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de secours et de survie ;
- 11) Par " pièces de rechange " on entend les articles servant aux réparations ou au remplacement destinés à être incorporés à un aéronef, y compris les moteurs et les hélices ;
- 12) Par " provisions ", on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus en cours de vol, y compris les fournitures du commissaire de bord.

#### *Article II. Application d'accords multilatéraux*

1. Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention qui sont applicables aux services aériens internationaux.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord multilatéral concernant toute question qui fait l'objet du présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes, les dispositions pertinentes de cet accord l'emportent sur les dispositions pertinentes du présent Accord.

#### *Article III. Octroi de droits*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après au sujet de tout service de transports internationaux fourni par l'entreprise désignée de l'autre Partie :
  - 1.1. Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
  - 1.2. Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;
2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante qui a reçu les autorisations visées à l'article IV du présent Accord et exploite un service convenu sur une route indiquée bénéficie, en plus des droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, du droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de cette route défini dans l'annexe au présent Accord, en vue d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, séparément ou ensemble, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. Ces passagers, ces bagages, ce fret ou ce courrier peuvent être transportés à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.
3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie à destination d'un autre point de ce territoire, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier, séparément ou ensemble, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui.

*Article IV. Désignation des entreprises*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre partie, par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien exploitant les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu d'une telle notification, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante délivrent sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise désignée conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise désignée de l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits visés à l'article III du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

5. L'entreprise ainsi désignée et autorisée peut à tout moment entreprendre l'exploitation des services convenus pour lesquels elle a été désignée à condition que soit en vigueur au sujet de ces services un tarif établi conformément aux dispositions de l'article VIII du présent Accord.

*Article V. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise désignée de l'autre Partie dans l'un des cas suivants:

a) une part importante de la propriété ou du contrôle effectif de cette entreprise ou de ses activités n'est pas détenue par cette autre Partie contractante et/ou des ressortissants de ladite autre Partie ;

b) cette entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements visés au paragraphe 3 de l'article IV du présent Accord;

c) de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. Les droits établis par le présent article sont exercés seulement après consultation entre les Parties contractantes à moins que des mesures immédiates s'imposent pour assurer le respect des dispositions des alinéas b) ou c) du paragraphe 1 du présent article.

*Article VI. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont des possibilités d'exploitation équitables et égales sur les routes indiquées entre leurs deux territoires.

2. Les transports aériens assurés par les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante conservent pour but principal, à un coefficient de remplissage normal, la fourniture d'une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible entre le territoire de la Partie contractante qui désigne les entreprises et les pays de destination ultime du trafic aérien.

3. Dans l'exploitation des services convenus de l'une ou l'autre Partie contractante, la capacité totale offerte par les entreprises désignées des deux Parties est maintenue dans un rapport raisonnable entre la capacité totale offerte et les besoins du public en matière de transports aériens.

*Article VII. Approbation des horaires*

1. Au plus tard 30 jours avant la date de mise en exploitation de tout service agréé, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes soumet, pour approbation, ses propositions d'horaires aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces horaires indiquent le type de service, les appareils utilisés, l'horaire des vols, et, le cas échéant, les tarifs.

2. Si l'une des entreprises désignées souhaite exploiter des vols supplémentaires en plus des vols prévus dans les horaires approuvés, elles obtiennent auparavant l'autorisation des autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée.

*Article VIII. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.



5. Si dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve pas un tarif soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat tiers dont elles jugent l'opinion utile.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article XIX du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes n'appliquent pas de tarifs qui diffèrent des tarifs agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article IX. Exonération de taxes, droits de douanes et redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) qu'ils transportent sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'au moment où ils seront réexportés ou consommés au cours de la partie du voyage effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, sont également exonérés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes analogues, à l'exception du paiement accessoires pour les services fournis :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour être utilisées à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie qui sont en partance et assurent un service convenu ;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés pour les services convenus de l'entreprise désignée de l'autre Partie ;

c) les carburants et lubrifiants pour l'approvisionnement d'aéronefs en partance exploités pour les services convenus de l'entreprise désignée de l'autre Partie, même lorsque les approvisionnements doivent servir durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils sont embarqués ;

d) les équipements d'aéronefs temporairement introduits sur le territoire d'une Partie contractante.

3. Il peut être exigé que le matériel et les fournitures visés aux alinéas a), b), c) et d) du paragraphe 2 du présent article soient gardées sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

4. Les dispositions du présent article ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

*Article X. Débarquement de matériel*

L'équipement normal embarqué, les pièces de rechange, les provisions de bord ainsi que les réserves de carburant et de lubrifiants normalement gardés à bord des aéronefs peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante seulement avec l'accord des autorités douanières de cette Partie qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article XI. Prévention de la double imposition*

1. Les revenus et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une entreprise désignée d'une des Parties contractantes sont exonérés sur le territoire de l'autre Partie des impôts sur le revenu et les bénéfices de toute nature, quelle que soit leur mode de perception. Ces dispositions s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool aérien, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.

2. Les aéronefs exploités pour les services convenus par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les biens meubles liés à leur exploitation sont exonérés sur le territoire de l'autre Partie des impôts sur le capital de toute nature, quel que soit leur mode de perception.

*Article XII. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables, sur son territoire, à l'entrée et à la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou encore à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ce territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes applicables à l'entrée, au séjour sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des équipages ou des marchandises, y compris du courrier, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la santé ou aux mesures sanitaires, s'appliquent aux passagers, aux équipages et aux marchandises, y compris le courrier, transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doit acquitter, en raison de ses activités, l'entreprise désignée de l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

4. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre Partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

*Article XIII. Sécurité de l'aviation*

Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement une assistance maximale afin d'empêcher toute capture ou autre acte illicite contre la sécurité des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne et de prévenir toute menace contre la sécurité de l'aviation. Elles agissent conformément aux dispositions en matière de sécurité prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. En cas d'incident, de menace de capture illicite d'un aéronef ou d'autre acte contraire au droit à l'encontre d'aéronefs, d'aéroports ou d'installation de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace.

*Article XIV. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que, dans tous les cas, ces certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

*Article XV. Transferts des recettes*

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

2. Ces transferts sont autorisés et s'effectuent sur la base des taux de change officiels applicables aux paiements courants le plus rapidement possible à partir de moment où ils sont demandés.

3. Ces transferts bénéficient du rang de priorité le plus élevé concernant des opérations comparables.

*Article XVI. Activités commerciales*

Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, sur le territoire de l'autre Partie, à:

- a) établir des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;
- b) faire entrer et employer le personnel de direction, commercial, technique ou opérationnel et autre personnel spécialisé dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien ;
- c) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien.

Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

*Article XVII. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et si nécessaire en vue de ses modifications

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations qui commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement. Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à une date qui sera déterminée par un échange de notes diplomatiques.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de tout amendement ou de toute modification à apporter à l'annexe au présent Accord, qui prend alors effet immédiatement.

*Article XVIII. Fourniture d'informations*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, à la demande de celle-ci, des informations concernant le trafic transporté sur les services convenus exploités par leurs entreprises désignées respectives. Ces informations incluent des statistiques et tous autres renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par ces entreprises sur les services convenus et l'origine et la destination de ce trafic.

*Article XIX. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis à un arbitrage selon les modalités si après.

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

a) Dans les trente jours qui suivent la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes choisit son arbitre. Dans les soixante jours qui suivent, les deux arbitres ainsi nommés en choisissent ensuite troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers et fait fonction de président du tribunal d'arbitrage.

b) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres dans les trente jours. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers et faire fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. A moins que les Parties n'en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et établit son propre règlement intérieur. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le tribunal siège dans les 15 jours qui suivent sa constitution pour déterminer les questions précises qu'il doit arbitrer et les modalités précises à suivre.

4. À moins que les Parties n'en soient convenues autrement, chacune d'elles dépose un mémoire dans les 45 jours à compter de la constitution du tribunal d'arbitrage. Les répliques sont déposées dans les 60 jours. Le tribunal tient audience à la demande de l'une ou l'autre partie ou selon ce qu'il décide dans les 15 jours à compter de la date à laquelle les répliques doivent au plus tard être déposées.

5. Le tribunal rend une décision écrite dans les 30 jours qui suivent l'achèvement des audiences ou, s'il n'y a pas d'audience, à compter de la date à laquelle les répliques sont remises, selon la solution qui est la plus rapide. Le tribunal se prononce à la majorité de ses membres.

6. Dans les 15 jours qui suivent l'annonce de la décision du Tribunal, les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissements qui sont fournis dans les 15 jours suivant cette demande.

7. Le tribunal a compétence dans tous les cas et à tout moment, soit de sa propre initiative soit à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante pour prescrire les mesures conservatoires nécessaires pour sauvegarder les droits des parties. Chacune des Parties contractantes peut demander de telles mesures dans ses pièces écrites, à l'audience ou ultérieurement.

8. Chaque Partie contractante donne pleinement effet à toute décision ou sentence du tribunal d'arbitrage.

9. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les dépenses des arbitres, sont supportées également par les Parties contractantes à moins que le tribunal n'en décide autrement.

*Article XX. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à son territoire européen.

*Article XXI. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XXII. Caducité des accords antérieurs*

Le présent Accord rend caduc tous accords antérieurs applicables entre les Parties contractantes en matière de services aériens internationaux exploités entre leurs territoires.

*Article XXIII. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XXIV. Entrée en vigueur*

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de sa signature et il entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

Signé à Lilongwe, le 29 janvier 1987, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

S. VAN HEEMSTRA

Pour le Gouvernement de la République du Malawi :

E.C.I. BWANALI

ANNEXE

Tableau des routes :

1.1. Route sur laquelle l'entreprise désignée du Malawi exploite des services aériens dans les deux sens :

points au Malawi via des points intermédiaires au sud du Tropique du Cancer et au Moyen-Orient, y compris en Egypte, et deux points en Europe à désigner par la République du Malawi jusqu'à Amsterdam et au delà jusqu'à deux points à désigner ainsi.

2. Route sur laquelle l'entreprise désignée des Pays-Bas exploite des services aériens dans les deux sens :

points au Malawi via des points intermédiaires au nord du Tropique du Cancer et au Moyen-Orient, Khartoum et un autre point en Afrique à désigner par le Royaume des Pays-Bas jusqu'à Lilongwe et au delà jusqu'à Gabarone et un autre point à désigner ainsi.

2. Sur chaque route, au gré de chaque entreprise désignée, des points peuvent être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols, à condition que le service soit exploité à partir ou à destination d'un point sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

3. Sur chaque route, les points peuvent être desservis dans n'importe quel ordre.

4. Sur chaque route des points supplémentaires peuvent être desservis par l'(les) entreprise (s) désignée (s) à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et le point sur le territoire de l'autre Partie contractante, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties n'en soient convenues autrement.





**No. 40137**

---

**Netherlands  
and  
Lithuania**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Lithuania for air services between and beyond their respective territories (with annex). Vilnius, 23 March 1993**

**Entry into force:** *provisionally on 23 March 1993 by signature and definitively on 17 January 1994 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *Dutch, English and Lithuanian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Lituanie**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Lituanie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Vilnius, 23 mars 1993**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 23 mars 1993 par signature et définitivement le 17 janvier 1994 par notification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais et lituanien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Litouwen inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Litouwen, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel I**

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat de Republiek Litouwen betreft, het Ministerie van Vervoer, of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend, te vervullen;

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoel-einden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

k. onder „geautomatiseerd boekingsysteem” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

- b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

### Artikel 4

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de

andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

## Artikel 5

### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmer-

kelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 6

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebied, dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30)

dagen na de datum van voorlegging, overeenkomstig het derde lid van dit artikel, te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

## Artikel 7

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

#### Artikel 8

##### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

#### Artikel 9

##### *Dienstregeling*

1. De door de ene Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet 45 dagen tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

#### Artikel 10

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internatio-



nale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel II

### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal verkeer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien in een overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen tot vermindering van dubbele belasting op inkomen of vermogen procedures zijn bepaald die verschillen van die bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel, zijn de bepalingen van de overeenkomst tot vermindering van dubbele belasting op inkomen of vermogen van toepassing.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in ongeacht welke munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste 30 dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor de inwisseling van de plaatselijke munteenheid, geldend op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

## Artikel 13

### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

## Artikel 14

### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 15

### *Veiligheid*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig over-

leg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

## Artikel 16

### *Geautomatiseerde Boekingsystemen*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van de desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

c. in dit verband geldt de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van Litouwen de geldende GBS-Gedragscode van de Europese Burgerluchtvaartconferentie van toepassing is.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hun hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS

van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

- a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
- b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

## Artikel 17

### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

## Artikel 18

### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie

elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

#### Artikel 19

##### *Beëindiging*

1. Deze Overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Registratie bij de ICAO*

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 21

### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

## Artikel 22

### *Werkingsfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

## Artikel 23

### *Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Vilnius op 23 maart 1993, in twee exemplaren in de Nederlandse, de Litouwse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

(w.g.) R. H. MAIJ-WEGGEN

*Voor de Regering van de Republiek Litouwen*

(w.g.) J. BIRZISKIS



## Bijlage

### **bij de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Litouwen**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Litouwen heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Litouwen – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Litouwen – verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, ongeacht de indeling.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht volledige vijfde-vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten in haar onderscheiden routetabel.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij heeft evenwel niet het recht vijfde-vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen op verder gelegen gedeelten waarop een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij derde- en vierde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent, tenzij

a. de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen anders overeenkomen, of

b. de betrokken luchtvaartmaatschappijen een commerciële overeenkomst sluiten.

Ingeval de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent op een gedeelte waarop een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij derde- en vierde-vrijheidsverkeersrechten begint uit te oefenen in de loop van een IATA-seizoen, mag de eerstbedoelde aangewezen luchtvaartmaatschappij haar uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten voortzetten tot het einde van dat IATA-seizoen.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
LITHUANIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-  
SPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Lithuania, being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands, the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry;

for the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport, or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international transportation by the designated airline of the other Contracting 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) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right to one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

#### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### *Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

#### *Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

#### *Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

#### *Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

#### *Article 9. Timetable*

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 10. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation on income or capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1 to 4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

#### *Article 12. Transfer of Funds*

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

*Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.



Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 15. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 16. Computer Reservation System*

1. Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airlines agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Lithuania the prevalent ECAC CRS Code of Conduct shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated airline(s) of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules; and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

#### *Article 17. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modifying the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### *Article 18. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

*Article 19. Termination*

1. This Agreement shall be concluded for an unlimited period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

*Article 22. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 23. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Vilnius, on 23 March 1993, in the English, Lithuanian, and Dutch language, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of the Republic of Lithuania:

J. BIRZISKIS

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF  
THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF LITHUANIA

1. The designated airline of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Lithuania--intermediate points--points in the Netherlands--points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands--intermediate points--points in Lithuania--points beyond and vice versa.

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Each airline shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate points and points beyond in its respective route schedule. However, the designated airline of one Contracting Party shall not have the right to exercise fifth freedom traffic rights on sectors beyond on which a designated airline of the other Contracting Party exercises third and fourth freedom traffic rights, unless

- a) the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree otherwise, or
- b) the airlines concerned conclude a commercial agreement.

In the case that the designated airline of one Contracting Party exercises fifth freedom traffic rights on a sector on which a designated airline of the other Contracting Party starts to exercise third and fourth freedom traffic rights in the course of an IATA season, the first designated airline shall be allowed to continue its exercise of fifth freedom traffic rights until the end of that IATA season.

[ LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN ]

NYDERLANDŲ KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS IR LIETUVOS  
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS

S U T A R T I S

DĖL ORO SUSISIEKIMO TARP ATITINKAMŲ JŲ TERITORIJŲ IR UŽ JŲ  
RIBŲ

Nyderlandų Karalystės Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 dieną Čikagoje, dalyvės;

siekdamos prisidėti prie tarptautinės civilinės aviacijos raidos;

siekdamos sudaryti Sutartį oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų ir už jų ribų pradėti, susitarė:

1 straipsnis  
SAVOKOS

Šioje Sutartyje ir jos Priede, jei kontekste kitaip nenumatyta:

- a. terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą 1944m. gruodžio 7d. Čikagoje, ir apima bet kurią jos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį ir bet kokią Priedų arba Konvencijos pataisą, priimtą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, kiek šie Priedai ir pataisai galioja arba yra ratifikuoti abiejų Susitariančių Šalių;
- b. terminas "Aeronautikos vadovybė" reiškia:  
Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimų ministeriją;  
Olandijos Karalystės atveju - Susisiekimų, Viešųjų darbų ir Vandens Ūkio ministeriją;  
arba abiem atvejais bet kurią asmenį arba instituciją, įgaliotą vykdyti bet kokias funkcijas, kurias šiuo metu vykdo minėtos ministerijos;
- c. terminas "Paskirtoji aviakompanija" reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 4 straipsnį;

- d. terminas "Teritorija", kalbant apie valstybę, turi reikšmę, apibrėžtą Konvencijos 2 straipsnyje;
- e. terminai "Oro susisiekimasis", "tarptautinis oro susisiekimasis", "aviakompanija", "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Konvencijos 96 straipsnyje;
- f. terminai "Sutartasis susisiekimasis" ir "apibrėžtas maršrutas" reiškia atitinkamai tarptautinį oro susisiekimą pagal šios Sutarties 2 straipsnį ir maršrutą, apibrėžtą atitinkamame šios Sutarties Priedo skirsnyje;
- g. terminas "Atsargos" reiškia lengvai sunaudojamus maisto produktus, skirtus vartoti arba parduoti orlaivyje skrydžio metu, taip pat ir pramonines prekes;
- h. terminas "Sutartis" reiškia šią Sutartį, jos Priedą ir bet kokias Sutarties arba Priedo pataisas;
- i. terminas "Tarifas" reiškia bet kokią sumą, kurią aviakompanija tiesiogiai arba per savo agentus paėmė arba ima iš asmens ar organizacijos už keleivių ( jų багаžo) ir krovinių (išskyrus pašta) vežimą oro transportu, taip pat:
  - 1. sąlygas, reguliuojančias tarifo galiojimą ir taikymą;
  - 2. rinkliavas ir sąlygas už bet kokias paslaugas, susijusias su tokiais aviakompanijų siūlomais vežimais;
- j. terminas "Orlaivio pakeitimas" reiškia vieną iš paskirtosios aviakompanijos atliekamų sutarto susisiekimasis paslaugų, kai vienu ar keliais maršruto sektoriais skrenda orlaivis, kurio talpa skiriasi nuo orlaivio, skrendančio kitame sektoriuje, talpos;
- k. terminas "Kompiuterinė rezervavimo sistema" reiškia kompiuterizuotą sistemą, apimančią informaciją apie aviakompanijos tvarkaraščius, esamas laisvas vietas, tarifus ir atitinkamas paslaugas, o taip pat per kurią gali būti rezervuojami ir/arba išduodami bilietai ir kuri visas arba dalį šių paslaugų daro prieinamas kelionių agentams.

**2 straipsnis**  
**TEISIŲ SUTEIKIMAS**

1. Jei kitaip nėra numatyta Priede, kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias teises, susijusias su pastarosios Šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisiekimo vykdymu:

- a. nenustupiant perskristi jos teritoriją;
- b. nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c. vykdant sutartą susisiekimą apibrėžtu maršrutu, nutūpti jos teritorijoje, įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinį bei paštą, atskirai arba kartu.

2. Niekas šio straipsnio 1 punkte nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies aviakompanijai vykdyti oro susisiekimo tarp punktų, esančių kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

**3 straipsnis**  
**ORLAIVIO PAKĖITIMAS**

1. Kiekviena paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra bet kuriame arba visuose skrydžiuose, vykdomuose sutartu susisiekimu, gali pakeisti orlaivį kitos Susitariančios Šalies teritorijoje arba bet kuriame apibrėžtų maršrutų punkte, su sąlyga, kad:

- a. orlaivio panaudojimas už jo keitimo punkto pagal tvarkaraštį sutaps su atvykstančiu arba išvykstančiu orlaiviu;
- b. orlaivio keitimo kitos Susitariančios Šalies teritorijoje atveju, taip pat kai daugiau kaip vienas orlaivis eksploatuojamas už orlaivio keitimo punkto, ne daugiau kaip vienas toks orlaivis gali būti vienodo dydžio ir nė vienas iš jų negali būti didesnis už orlaivį, naudojamą trečiajame ir ketvirtajame "oro laisvės" sektoriuje.

2. Norėdama pakeisti orlaivio veiklą, paskirtoji aviakompanija gali naudoti savo įrengimus, nuomotį juos pagal savo nacionalinius norminius aktus, bei atlikti tai pagal komercines sutartis su kita aviakompanija.

3. Paskirtoji aviakompanija orlaivio veiklos pakeitimo sektoriams gali naudoti skirtingus arba tuos pačius skrydžių numerius.



**4 straipsnis  
PASKYRIMAS IR ĮGALIOJIMAS**

1. Kiekviena Susitarianti Šalis, raštu pranešdama diplomatiniais kanalais kitai Susitariančiai Šaliai, turi teisę paskirti aviakompaniją oro susisiekimui Priede apibrėžtais maršrutais vykdyti, o taip pat pakeisti anksčiau paskirtą aviakompaniją kita.

2. Gavusi tokį pranešimą, kiekviena Susitarianti Šalis nedelsdama turi suteikti kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai reikiamus eksploatavimo įgaliojimus pagal šio straipsnio reikalavimus.

3. Gavusi eksploatavimo įgaliojimus pagal šio straipsnio 2 punktą, paskirtoji aviakompanija gali bet kuriuo metu pilnai arba dalinai pradėti vykdyti sutartą susisiekimą, su sąlyga, kad tai neprieštarauja šios Sutarties reikalavimams ir tokio susisiekimo tarifai buvo nustatyti pagal šios Sutarties 6 straipsnio reikalavimus.

4. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę atsisakyti suteikti eksploatavimo įgaliojimą, minimą šio straipsnio 2 punkte, arba suteikti šį įgaliojimą su sąlygomis, kurių gali prireikti, kad paskirtoji aviakompanija galėtų naudotis teisėmis, numatytomis šios Sutarties 2 straipsnyje, jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso ją paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams, arba abiem kartu.

**5 straipsnis  
ĮGALIOJIMO ATŠAUKIMAS IR SUSTABDYMAS**

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė turi teisę sustabdyti įgaliojimus, minimus 4 straipsnyje ir susijusius su kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos paskyrimu, arba atšaukti juos, arba iškelti sąlygas:

- a. jei ši aviakompanija neįrodo kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei, kad ji yra pasiruošusi vykdyti įstatymus ir norminius aktus, kuriuos ši vadovybė paprastai ir pagrįstai taiko pagal Konvenciją;
- b. jei ši aviakompanija nesilaiko kitos Susitariančios Šalies įstatymų ir norminių aktų;
- c. jei ji nėra įsitikinusi, kad didžioji aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją, arba jos piliečiams;

d. jei aviakompanija kitaip pažeidžia šios Sutarties reikalavimus.

2. Jei nebūtina skubiai užkirsti kelią minėtų įstatymų ir norminių aktų pažeidimui, šio straipsnio 1 punkte numatytomis teisėmis gali būti pasinaudojama tik pasikonsultavus su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Jei Susitariančios Šalys nėra susitarusios kitaip, tokios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo gavimo dienos.

## 6 straipsnis TARIFAI

1. Tarifus, kuriuos Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos ima už vežimą tarp jų teritorijų, turi patvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Jie turi būti nustatomi pagrįsto dydžio, atsižvelgiant į visus svarbius faktorius, tokius kaip eksploatavimo išlaidos, pagrįstas pelnas ir kitų aviakompanijų tarifai bet kuriai apibrėžto maršruto daliai.

2. Tarifus, minimus šio straipsnio 1 punkte, paskirtosios aviakompanijos, esant galimybei, suderins pagal Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos naudojamą tarifų nustatymo procedūrą. Jei tokios galimybės nėra, tarifus suderins paskirtosios aviakompanijos. Bet kuriuo atveju tarifas turi patvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

3. Taip suderinti tarifai pateikiami tvirtinti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms prieš šešiasdešimt (60) dienų iki numatomos jų įsigaliojimo dienos. Atskirais atvejais aeronautikos vadovybės gali susitarti sutrumpinti šį terminą.

4. Tarifai gali būti patvirtinti pranešant apie tai; arba jei per trisdešimt (30) dienų po tarifų pateikimo dienos nėra viena aeronautikos vadovybė nepareiškia nepritarimo, tai, pagal šio straipsnio 3 punktą, jie bus laikomi patvirtintais. Jei pateikimo terminas sutrumpinamas, kaip numatyta 3 punkte, aeronautikos vadovybės gali susitarti, kad atitinkamai bus sutrumpintas ir terminas, per kurį turi būti pranešta apie nepritarimą.

5. Jei tarifo nepavyko suderinti pagal šio straipsnio 2 punktą arba, jei per terminą, numatytą šio straipsnio 4 punkte, viena aeronautikos vadovybė praneša kitai aeronautikos vadovybei apie savo nepritarimą bet kuriam tarifui, suderintam pagal šio straipsnio 2 punkto reikalavimus, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės stengsis nustatyti tarifą tarpusavio susitarimu.

6. Jei aeronautikos vadovybės negali suderinti tarifo pateikto joms pagal šio straipsnio 3 punktą arba nustatyti jį pagal šio straipsnio 5 punktą, ginčas turi būti sprendžiamas pagal šios Sutarties 18 straipsnio reikalavimus.

7. Tarifai, nustatyti pagal šio straipsnio reikalavimus, galios tol, kol bus nustatyti nauji.

#### 7 straipsnis KOMERCINĖ VEIKLA

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosioms aviakompanijoms leidžiama:

a. įkurti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje atstovybes oro susisiekimui aptarnauti ir bilietams parduoti, o taip pat kitai veiklai, reikalingai oro susisiekimui poreikiams tenkinti;

b. kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tiesiogiai ir, aviakompanijų nuožiūra, per savo agentus užsiimti oro susisiekimu pardavimu.

2. Oro susisiekimui poreikiams tenkinti vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai bus leista atsivežti ir laikyti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo administracinį, komercinį, darbo ir techninį personalą.

3. Šio personalo poreikį paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra gali patenkinti savu personalu arba pasinaudodama paslaugomis bet kurios kitos organizacijos, kompanijos ar aviakompanijos, veikiančios kitos Susitariančios Šalies teritorijoje ir įgaliotos atlikti tokias paslaugas šios Susitariančios Šalies teritorijoje.

4. Minėta veikla turi būti vykdoma pagal kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus.

#### 8 straipsnis GARBINGA KONKURENCIJA

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisingas ir lygias galimybes dalyvauti tarptautiniame oro susisiekimu, numatytame šioje Sutartyje.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis imsis visų atitinkamų priemonių pagal savo jurisdikciją, kad pašalintų visas diskriminacijos ar nedarbingos konkurencinės veiklos formas, nepalankiai veikiančias kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos (ų) konkurencinę poziciją.

9 straipsnis  
TVARKARASTIS

1. Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija prieš 45 dienas praneš kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei numatomų skrydžių tvarkaraštį, apibrėžiantį skrydžių dažnį, orlaivio tipą, konfiguraciją ir vietų kiekį, skirtą žmonėms.

2. Prašymą leisti vykdyti papildomus skrydžius paskirtoji aviakompanija gali tiesiogiai pateikti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei.

10 straipsnis  
MOKESČIAI, MUITAI IR RINKLIAVOS

1. Abiejų Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų orlaiviai, vykdantys tarptautinį oro susisiekimą, taip pat nuolatinė jų įranga, atsarginės dalys, kuro ir tepalų atsargos, orlaivio atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus) esančios orlaivyje, taip pat spausdinta ir reklaminė medžiaga, esanti šiame orlaivyje, bus atleisti nuo visų maito mokesčių, inspekcinų rinkliavų ir panašių valstybinių ar vietinių rinkliavų, jei ši įranga ir atsargos atgabenamos į kitos Susitariančios Šalies teritoriją ir lieka orlaivyje iki jų išgabenimo atgal.

2. Nuolatinei įrangai, atsarginėms dalims, kuro ir tepalų atsargoms, orlaivio atsargoms, įvežamoms į vienos Susitariančios Šalies teritoriją kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviu arba jos vardu, arba paimtoms į orlaivį, atliekantį paskirtosios aviakompanijos skrydžius ir skirtoms naudoti tik orlaivyje vykdant tarptautinį oro susisiekimą, netaikomi jokie muitai ir rinkliavos, taip pat muitai ir inspekcinės rinkliavos, kurios paprastai imamos šios Susitariančios Šalies teritorijoje, netgi tuo atveju, kai šios atsargos naudojamos daliai kelionės per Susitariančią Šalį, kurioje jos pakrautos į orlaivį.

Minėtus daiktus gali būti reikalaujama pateikti muitinės kontrolei.

Šio punkto reikalavimų negalima aiškinti taip, kad Susitariančiantis Šalis privalo apmokėti maito mokestį, nuo kurio buvo atleisti minėti daiktai.

3. Nuolatinė orlaivio įranga, atsarginės dalys, kuro ir tepalų atsargos, orlaivio atsargos, esančios bet kurios Susitariančios Šalies orlaivyje, gali būti iškrautos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik esant šios Susitariančios Šalies muitinės sutikimui. Muitinė turi teisę pareikalauti, kad šie daiktai būtų pateikti jos priežiūrai kol bus išvežti atgal ar kaip nors kitaip panaudoti pagal muitinės taisykles.

**11 straipsnis  
DVGUBAS APMOKESTINIMAS**

1. Pajamos ir pelnas, gauti naudojant orlaivį tarptautiniame susisiekiame, apmokestinami tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

2. Įplaukos už orlaivio, vykdančio tarptautinį susisiekimą, nusavinimą apmokestinamos tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

3. Kapitalas, kurį sudaro orlaivis, naudojamas tarptautiniam susisiekimui, taip pat kilnojamas turtas jam eksploatuoti, apmokestinami tik toje valstybėje, kurioje įsikūrusi pagrindinė įmonės vadovybė.

4. Šio straipsnio 1 punkto reikalavimai taip pat taikomi pajamoms ir pelnui, gaunamiems dalyvaujant pule, bendroje veikloje arba tarptautinėje eksploatacinėje agentūroje.

5. Jei tarpvalstybinėje sutartyje dėl pajamų ir kapitalo dvigubo apmokestinimo išvengimo bus numatyta kitaip, negu šio straipsnio 1-4 punktuose, bus taikoma sutartyje dėl pajamų ir kapitalo dvigubo apmokestinimo išvengimo nustatyta pajamų, pelno ir kapitalo apmokestinimo tvarka.

**12 straipsnis  
LĖŠŲ PERVEDIMAS**

1. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisę bet kuria valiuta laisvai pardavinėti savo oro susisiekimo paslaugas abiejų Susitariančių Šalių teritorijose tiesiogiai arba per agentą.

2. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turės teisę laisvai pervesti iš aptarnaujamos teritorijos į savo teritoriją pajamas, likusias nuo išlaidų aptarnaujamoje teritorijoje. Tokiems pervedimams prilyginami ir pervedimai gryniais, gauti tiesiogiai ar per agentus pardavus oro susisiekimo bei su tuo susijusias ir papildomas paslaugas, bei įprastinės komercinės palūkanos, gautos už pajamas, deponuotas iki pervedimo.

3. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos per 30 dienų nuo prašymo padavimo dienos gaus leidimą tokiam pervedimui laisvai konvertuojama valiuta pagal pervedimo dienos oficialų vietinės valiutos keitimo kursą.

Gavusios leidimą, Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos galės laisvai vykdyti faktišką pervedimą.

13 straipsnis  
ĮSTATYMŲ, NORMINIŲ AKTŲ IR  
PROCEDŪRŲ TAIKYMAS

1. Vienos Susitariančios Šalies įstatymų, norminių aktų ir procedūrų, susijusių su orlaivio, naudojamo tarptautiniame oro susisiekiame, įskridimu ar išskridimu iš jos teritorijos arba jo eksploatavimu ir navigacija, laikysis kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija jam atvykstant, būnant ir išvykstant iš minėtos teritorijos.

2. Vienos Susitariančios Šalies įstatymai, norminiai aktai ir procedūros, susijusios su imigracija, pasais arba kitais nustatytais kelionės dokumentais, taip pat atvykimu, išvykimu, muitais ir karantinu, bus taikomos kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviu gabenamiems įgulai, keleiviams, kroviniui ir paštui, jiems atvykstant, būnant ir išvykstant iš minėtosios Susitariančios Šalies teritorijos.

3. Keleiviai, bagažas ir kroviny, vykstantys tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją ir nepaliekantys tam tikslui rezervuotos aerouosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastastintą kontrolę, išskyrus saugumo prieš prievartą ir oro piratavimą priemonių taikymo atvejus. Tiesioginio tranzito bagažas ir kroviny atleidžiami nuo maito ir kitų panašių mokesčių.

4. Mokesčiai ir rinkliavos, kurias savo teritorijoje viena Susitarianči Šalis taiko kitos Susitariančios Šalies aviakompanijai už naudojimąsi jos teritorijoje esančiais aerouostais ir kita oro navigacijos įranga, neturi būti aukštesnės už tas, kurias ji taiko bet kuriai kitai aviakompanijai, atliekančiai panašią veiklą.

5. Nė viena Susitarianči Šalis nesuteiks jokiai kitai aviakompanijai didesnio palankumo kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos atžvilgiu, turint omeny muitų, imigracijos, karantino ir kitas taisykles. Tas pats pasakytina ir apie naudojimąsi aerouostais, oro maršrutais, oro susisiekiimo paslaugomis ir su tuo susijusia jų kontroliuojama įranga.

14 straipsnis  
SERTIFIKATŲ IR LICENCIJŲ PRIPAŽINIMAS

Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti, vienos Susitariančios Šalies išduotus arba pripažintus galiojančiais tinkamumo skraidyti sertifikatus, kvalifikacijos sertifikatus ir licencijas pripažins galiojančiais ir kita Susitarianči Šalis, jei tokie

sertifikatai ir licencijos išduoti ar pripažinti galiojančiais pagal Konvencijos nustatytus standartus.

Tačiau, kiekviena Susitarianti Šalis skrydžiams virš savo teritorijos pasilieka teisę atsisakyti pripažinti kvalifikacijos sertifikatus ir licencijas, kurias jos piliečiams išdavė kita Susitarianti Šalis.

#### 15 straipsnis SAUGUMAS

1. Susitariančios Šalys sutinka, esant reikalui, suteikti viena kitai pagalbą neteisėtam orlaivio pagrobimui bei kitiems neteisėtiems veiksams prieš orlaivio, aerouostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, o taip pat bet kokiai kitai grėsmei aviacijos saugumui išvengti.

2. Kiekviena Susitarianti Šalis sutinka laikytis nediskriminuojančių ir įprastai taikomų saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianti Šalis kelia atvykimui į savo teritoriją, ir imtis atitinkamų priemonių keleiviams ir jų rankiniam bagažui patikrinti. Kiekviena Susitarianti Šalis taip pat geranoriškai atsižvelgs į bet kokią kitos Susitariančios Šalies prašymą, iškilus konkrečiam pavojui imtis specialių saugumo priemonių savo orlaivio arba keleivių atžvilgiu.

3. Susitariančios Šalys veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus. Jei Susitarianti Šalis nesilaiko šių reikalavimų, kita Susitarianti Šalis gali prašyti konsultacijų su šia Susitariančia Šalimi. Jei Susitariančios Šalys nėra susitarusios kitaip, tokios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo gavimo dienos. Nepasiekus patenkinamo susitarimo, taikomas šios Sutarties 18 straipsnis.

4. Susitariančios Šalys veiks pagal Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963m. rugsėjo 14 d. Tokijuje; Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje ir Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23d. Monrealyje, reikalavimus, kiek abi Susitariančios Šalys yra šių Konvencijų narėmis.

5. Kai įvyksta incidentas, susijęs su neteisėtu orlaivio pagrobimu, arba iškyla tokio incidento grėsmė, taip pat grėsmė, susijusi su kitokiais neteisėtais veiksmais prieš orlaivio, aerouostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, Susitariančios Šalys padės viena kitai palengvindamos ryšį, kad incidentas arba jo grėsmė būtų greitai ir saugiai likviduoti.

**16 straipsnis**  
**KOMPIUTERINĖ REZERVAVIMO SISTEMA**

1. Susitariančios Šalys sutinka, kad:

- a. oro transporto priemonių naudotojų interesai bus apsaugoti nuo bet kokio piktnaudžiavimo tokia informacija, taip pat neteisingo jos pateikimo;
- b. Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ir jos agentai turės teisę be apribojimų ir nediskriminuojamai naudotis kompiuterine rezervavimo sistema kitos Susitariančios Šalies teritorijoje;
- c. šiuo atžvilgiu Nyderlandų teritorijoje bus taikomas EEB patvirtintas kompiuterinės rezervavimo sistemos naudojimo elgesio kodeksas, o Lietuvos teritorijoje bus taikomas ECAK patvirtintas kompiuterinės rezervavimo sistemos naudojimo elgesio kodeksas.

2. Kiekviena Susitarianči Šalis garantuoja, kad jos teritorijoje kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija(jos) galės laisvai ir be jokių kliūčių naudotis savo pasirinkta pagrindine kompiuterine rezervavimo sistema. Nė viena iš Susitariančių Šalių savo teritorijoje netaikys arba neleis taikyti griežtesnių reikalavimų kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos kompiuterinei rezervavimo sistemai negu jie yra taikomi savos paskirtosios aviakompanijos kompiuterinei rezervavimo sistemai, susijusių su:

- a. kompiuterinės rezervavimo sistemos eksploatacinėmis ir pardavimo paslaugomis, įskaitant kompiuterinės rezervavimo sistemos duomenų parodymo ir išleidimo taisykles;
- b. priėjimu ir naudojimusi ryšių priemonėmis, kompiuterinės ir programinės įrangos atranka ir naudojimu arba kompiuterių pastatymu.

**17 straipsnis**  
**KONSULTACIJOS IR PAKEITIMAS**

1. Glaudžiai bendradarbiaudamos Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosios viena su kita, siekdamos užtikrinti šios Sutarties reikalavimų vykdymą.



2. Norėdama pakeisti šią Sutartį arba jos Priedą, kiekviena Susitarianti Šalis gali prašyti konsultacijų. Jei nėra susitarta kitaip, šios konsultacijos prasidės per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianti Šalis gauna prašymą. Tokios konsultacijos gali vykti kaip diskusijų, taip ir susirašinėjimo būdu.

3. Bet koks šios Sutarties pakeitimas dėl kurio susitarė Susitariančios Šalys, įsigalios nuo tos dienos, kai Susitariančios Šalys raštu praneša viena kitai apie savo atitinkamų konstitucinių reikalavimų įvykdymą.

4. Dėl bet kokio šios Sutarties Priedo pakeitimo raštu susitaria aeronautikos vadovybės ir šis pakeitimas įsigalioja nuo minėtų vadovybių nustatytos dienos.

### 18 straipsnis GINČŲ SPRENDIMAS

1. Jei tarp Susitariančių Šalių kyla bet koks ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo ar taikymo, Susitariančios Šalys visų pirma turi stengtis išspręsti jį derybomis.

2. Jei Susitariančioms Šalims nepavyks susitarti derybomis, tai, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu, ginčas gali būti perduotas spręsti arbitražui, susidedančiam iš trijų arbitrų, iš kurių po vieną paskiria kiekviena Susitarianti Šalis, o trečiąjį pasirenka abu paskirtieji arbitrai, tačiau šis trečiasis arbitras neturi būti nė vienos Susitariančios Šalies piliečiu. Kiekviena Susitarianti Šalis turi paskirti savo arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo vienos iš Susitariančių Šalių diplomatinės notos, kuria prašoma išspręsti ginčą arbitraže, pateikimo kitai Susitariančiai Šaliai dienos, o trečiasis arbitras turi būti pasirinktas per sekancias šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena iš Susitariančių Šalių nepaskiria savojo arbitro per šešiasdešimties (60) dienų terminą arba per minėtą terminą nesusitariama dėl trečiojo arbitro, vienos iš Susitariančių Šalių prašymu Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos tarybos prezidentas paskiria arbitrą arba arbitrus.

3. Susitariančios Šalys įsipareigoja vykdyti bet kurį sprendimą, priimtą pagal šio straipsnio 2 punktą.

**19 straipsnis**  
**SUTARTIES NUTRAUKIMAS**

1. Ši Sutartis sudaroma neribotam laikui.

2. Kiekviena Susitarianti Šalis bet kuriuo metu gali diplomatiniais kanalais raštu pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie ketinimą nutraukti šią Sutartį.

Tuo pat metu toks pranešimas turi būti perduotas ir Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Šiuo atveju Sutartis nutraukiama praėjus dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kada pranešimą gavo kita Susitarianti Šalis, jei per šį terminą pranešimas dėl Sutarties nutraukimo nebus atšauktas. Jei kita Susitarianti Šalis nepatvirtina pranešimo gavimo, bus manoma, kad jis gautas po keturiolikos (14) dienų nuo pranešimo gavimo Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje dienos.

**20 straipsnis**  
**REGISTRAVIMAS TARPTAUTINĖJE**  
**CIVILINĖS AVIACIJOS ORGANIZACIJOJE**

Ši Sutartis ir bet kokia jos pataisa turi būti registruotos Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

**21 straipsnis**  
**DAUGIAŠALIŲ SUTARČIŲ TAIKYMAS**

1. Konvencijos reikalavimai taikomi šiai Sutarčiai.

2. Įsigaliojus daugiašaliam susitarimui, susijusiam su bet koku šios Sutarties klausimu, bus taikomi atitinkamo daugiašalio susitarimo reikalavimai, jei jiems pritarė abi Susitariančios Šalys.

**22 straipsnis**  
**TAIKYMAS**

Nyderlandų Karalystės atžvilgiu ši Sutartis galios tik Karalystės Europinėje dalyje.

23 straipsnis  
ĮSIGALIOJIMAS

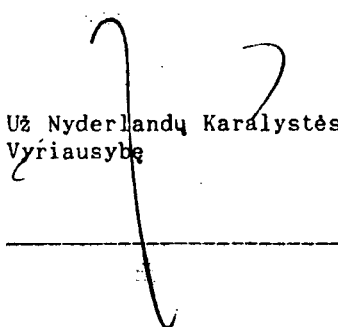
Ši Sutartis laikinai bus taikoma nuo jos pasirašymo dienos ir įsigalios nuo tos dienos, kai Susitariančios Šalys raštu praneš viena kitai, kad įvykdyti atitinkami jų šalių konstituciniai formalumai.

Tai patvirtindami, žemiau pasirašiusieji, būdami atitinkamų savo Vyriausybių įgalioti, pasirašė šią Sutartį.

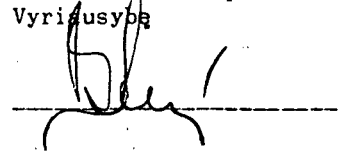
Pasirašyta ~~1993~~, *Vilniuje, kovo 23 d. 1993*,  
dviem egzemplioriais lietuvių, olandų ir anglų kalbomis, visi tekstai turi vienodą galią.

Esant bet kokiems prieštaravimams, už pagrindą imamas angliškasis variantas.

Už Nyderlandų Karalystės  
Vyriausybę



Už Lietuvos Respublikos  
Vyriausybę



P R I E D A S

PRIE NYDERLANDŲ KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS IR LIETUVOS  
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS ORO SUSISIEKIMO SUTARTIES

1. Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti oro susisiekimą žemiau nurodytais maršrutais:

punktai Lietuvoje - tarpiniai punktai - punktai Nyderlanduose - punktai už jų teritorijų ribų ir algal.

2. Nyderlandų Karalystės paskirtoji aviakompanija turi teisę vykdyti oro susisiekimą žemiau nurodytais maršrutais:

punktai Nyderlanduose - tarpiniai punktai - punktai Lietuvoje - punktai už jų teritorijų ribų ir atgal.

3. Bet kuris arba visi apibrėžtų maršrutų punktai kiekvienos aviakompanijos nuožiūra gali būti praleisti bet kuriame arba visuose skrydžiuose.

4. Susitariančių Šalių paskirtosioms aviakompanijoms bus leista skraidyti minėtais maršrutais neribojant skrydžių dažnio ir orlaivijų tipo bei konfigūracijos.

5. Kiekviena aviakompanija turi teisę naudotis visomis penktosios laisvės teisėmis visuose tarpiniuose punktuose ir punktuose už jų teritorijų ribų pagal savo atitinkamą maršruto tvarkaraštį. Tačiau vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija neturi teisės naudotis penktosios laisvės teisėmis už jų teritorijų ribų tuose sektoriuose, kuriuose kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudojasi trečiosios ir ketvirtosios laisvių teisėmis, jei:

- a. abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nesusitaria kitaip, arba
- b. minimos aviakompanijos nepasirašo komercinės sutarties.

Jei vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudojasi penktosios laisvės teisėmis sektoriuje, kuriame kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija pradeda naudotis trečiosios ir ketvirtosios laisvių teisėmis IATA sezono metu, pirmajai paskirtajai aviakompanijai bus leidžiama toliau naudotis penktosios laisvės teisėmis iki IATA sezono pabaigos.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE LITUANIE RELATIF  
AUX SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES  
RESPECTIFS ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Lituanie,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation,

a) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention et tout amendement apporté aux annexes ou à ladite convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles ;

b) Par " autorités aéronautiques " on entend :

pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction qui l'est actuellement par ce ministère;

pour la République de Lituanie, le Ministère des transports ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction qui l'est actuellement par ce ministère;

c) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord ;

d) Le mot " territoire ", au sujet d'un Etat, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) les mots " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention ;

f) Par " services convenus " et " routes indiquées " on entend respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la partie correspondante de l'annexe au présent Accord ;

g) Par " provisions " on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus pendant le vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

h) le mot "Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

i) les conditions de son établissement et de son application;

ii) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de prestation.

j) Les mots " changement d'aéronefs " signifient que pour exploiter l'un des services convenus, l'entreprise désignée emploie des aéronefs de capacité différente sur un ou plusieurs secteurs de la route.

k) Par " système informatique de réservation " (SIR), on entend un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs applicables aux passagers et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations et/ou d'émettre des billets et aussi de mettre certaines ou la totalité de ces facilités à la disposition des agences de voyages.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. À moins d'autres dispositions de l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des transports aériens internationaux :

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

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

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de participer à des transports aériens entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

#### *Article 3. Changement d'aéronefs*

1. Chaque entreprise désignée peut à son gré, à l'occasion de l'ensemble ou d'une partie des vols par lesquels elle assure les services convenus, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à n'importe quel point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas ;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un aéronef est utilisé au-delà du point de chargement, un aéronef tout au plus soit de taille égale à celui qui est utilisé au titre des troisième et quatrième libertés et qu'aucun ne soit plus grand.

2. Aux fins des changements d'aéronefs, une entreprise désignée peut utiliser son propre matériel et, sous réserve de la réglementation nationale, du matériel de louage et elle peut exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons qu'elle dessert avec d'autres aéronefs.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite les services convenus sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si elles considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention ;

b) Si cette entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante dont elles dépendent;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette partie ;

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu par le paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination



d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à :

a) maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et est autorisée à fournir de tels services sur le territoire de cette partie.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

#### *Article 9. Horaire*

1. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante communique aux autorités aéronautiques de l'autre, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie.

*Article 10. Taxes, douanes et redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord que les Parties contractantes ont conclu entre elles pour éviter la double imposition sur le revenu ou le capital prévoit des procédures différentes de celles qui sont visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord sont applicables.

*Article 12. Transfert de fonds*

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de vendre dans n'importe quelle monnaie des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation d'opérer ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent dans une monnaie librement convertible au taux de change officiel du pays à la date de la cession.

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer les transferts demandés dès réception de l'autorisation.

*Article 13. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables sur son territoire à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

*Article 14. Reconnaissance des certificats et permis*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien convenus sur les routes indiquées sous réserve toutefois que, dans tous les cas, ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

*Article 15. Sécurité*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre partie peut demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 18 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent 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 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de naviga-

tion aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

*Article 16. Systèmes informatiques de réservation*

1. Les Parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien est protégé pour que ces informations ne fassent pas l'objet d'une utilisation abusive, entre autres ne soient pas présentées de manière trompeuse ;

b) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents ont accès sans restriction et sans discrimination aux SIR sur le territoire de l'autre partie et ont le droit de les utiliser ;

c) À cet égard, le code de conduite de la CEE concernant les SIR s'applique sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire de la Lituanie, c'est le Code de conduite de la CEAC pour les SIR qui s'applique.

2. Sur son territoire, chaque Partie contractante garantit un accès libre et sans entrave au SIR choisi en tant que système principal par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre partie des conditions plus rigoureuses que celles qui sont imposées au SIR de sa propre entreprise désignée en ce qui concerne par exemple :

a) l'exploitation et la vente de services de SIR, y compris les règles de présentation et d'édition ;

b) l'accès aux moyens de communication et leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques ou l'installation de matériels.

*Article 17. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les parties n'en soient convenues autrement.

Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord qui prend alors effet à la date qu'elles arrêtent

*Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification par laquelle l'une des Parties contractantes demande l'arbitrage est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

*Article 19. Dénonciation*

1. Le présent Accord est conclu pour une période illimitée.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant tout point visé par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions applicables remplacent les dispositions correspondantes du présent Accord.

*Article 22. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

*Article 23. Entrée en vigueur*

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de sa signature et il entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit, par la voie diplomatique, que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vilnius, le 23 mars 1993, en langues anglaise, lituanienne et néerlandaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, c'est le texte anglais qui l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J.R.H. MAIJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie :

J. BIRZISKIS

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. L'entreprise désignée de la République de Lituanie a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points en Lituanie--points intermédiaires--points aux Pays-Bas--points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise désignée du Royaume des Pays-Bas a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points aux Pays-Bas--points intermédiaires--points en Lituanie--points au-delà et vice versa.

3. Au gré de chaque entreprise désignée, tout point ou la totalité des points intermédiaires peut être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans limitation concernant la fréquence ou le type des aéronefs, dans n'importe quelle configuration.

5. Chaque entreprise est autorisée à exercer des droits complets de cinquième liberté en tous les points intermédiaires et au-delà de son tableau. Néanmoins, elle n'est pas autorisée à exercer des droits de trafic de cinquième liberté dans les secteurs au delà desquels une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exerce des droits de trafic de troisième ou de quatrième liberté sauf dans l'un des cas suivants :

- a) les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement,
- b) les entreprises concernées concluent un accord commercial.

Dans le cas où l'entreprise désignée d'une Partie contractante exerce des droits de trafic de cinquième liberté dans un secteur où une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exerce des droits de trafic de troisième liberté et de quatrième liberté dans le courant d'une saison de l'Association internationale de transport aérien, la première entreprise est autorisée à continuer d'exercer des droits de trafic de cinquième liberté jusqu'à la fin de cette saison.



**No. 40138**

---

**Spain  
and  
Ukraine**

**Agreement between the Kingdom of Spain and Ukraine on cooperation to combat crime. Kiev, 7 November 2001**

**Entry into force:** *28 January 2003 by notification, in accordance with article 13*

**Authentic texts:** *Spanish and Ukrainian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Siam, 13 April 2004*

---

**Espagne  
et  
Ukraine**

**Accord entre le Royaume d'Espagne et l'Ukraine relatif à la coopération dans le domaine de la lutte contre la délinquance. Kiev, 7 novembre 2001**

**Entrée en vigueur :** *28 janvier 2003 par notification, conformément à l'article 13*

**Textes authentiques :** *espagnol et ukrainien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Siam, 13 avril 2004*

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

**CONVENIO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y UCRANIA SOBRE  
COOPERACIÓN EN MATERIA DE LUCHA CONTRA LA  
DELINCUENCIA**

Los Gobiernos del Reino de España y Ucrania, en lo sucesivo denominados las Partes:

Reconociendo la importancia de profundizar y desarrollar la cooperación en materia de lucha contra la delincuencia en sus diversas manifestaciones;

Deseando, sobre la base del Tratado de Amistad y Cooperación entre el Reino de España y de Ucrania de 8 de Octubre de 1996 contribuir al desarrollo de las relaciones bilaterales;

Guiados por los principios de igualdad, reciprocidad y asistencia mutua, han convenido lo siguiente:

**Artículo 1.**

1. Las Partes, de conformidad con la legislación de ambos Estados y con el presente Convenio, - cooperarán en el ámbito de lucha contra la delincuencia, especialmente en sus formas organizadas.

2. Las Partes colaborarán en materia de lucha contra las acciones criminales, en particular,

- a) El terrorismo.
- b) Delitos contra la vida e integridad de las personas.
- c) El tráfico, la producción y el comercio ilegales de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas, así como de las materias primas para su fabricación y precursores.
- d) La inmigración ilegal y el tráfico de seres humanos.
- e) Las detenciones ilegales y secuestros.
- f) La falsificación (elaboración, alteración) y utilización ilegal de documentos de identidad (pasaportes, visados y documentación de vehículos).
- g) El contrabando.
- h) El blanqueo de dinero procedente de actividades delictivas.
- i) La falsificación (elaboración, alteración) y difusión fraudulenta de: moneda, medios de pago, cheques y valores.
- j) La sustracción de vehículos, su tráfico ilícito y las actividades delictivas relacionadas con ellos.
- k) El comercio ilegal de armas, municiones, explosivos, materias primas estratégicas (materiales nucleares y radiactivos, químicos y biológicos), así como otras sustancias de peligrosidad general y mercancías y tecnologías de doble uso.
- l) El tráfico ilícito de bienes culturales, de valor histórico y obras de arte.
- m) Los delitos económicos, incluidos los delitos fiscales.
- n) Las formas organizadas de delincuencia contra la libertad sexual, especialmente las relacionadas con menores, así como la confección, difusión y facilitación de contenidos pornográficos con participación de menores.
- o) Los delitos cometidos a través de sistemas informáticos.
- p) Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente.

3. Las Partes colaborarán asimismo en la lucha contra cualquier otro delito cuya prevención, detección e investigación requiera la cooperación de las autoridades competentes de ambos Estados.

**Artículo 2.**

1. La colaboración entre las Partes incluirá, en el marco de la lucha contra la delincuencia a la que se refiere el Artículo 1, el intercambio de información y la prestación de ayuda en la actividad operativa de investigación en:

- a) La identificación y búsqueda de personas desaparecidas.

La investigación y búsqueda de las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido delitos en el territorio de alguna de las Partes de cuya investigación sean competentes, y de sus cómplices.

La identificación de cadáveres y de personas de interés policial.

- b) La búsqueda en el territorio de una de las Partes de objetos, efectos o instrumentos procedentes del delito o empleados en su comisión a petición de la otra Parte contratante.
- c) La financiación de actividades delictivas.

2. Las Partes contratantes cooperarán también con:

- a) Intercambio de información y cooperación necesaria en la escolta de condenados, según el Convenio sobre traslado de personas condenadas, hecho en Estrasburgo el 21 de marzo de 1983.
- b) Intercambio de información y cooperación necesaria en el traslado de sustancias radiactivas, explosivas y tóxicas, y de armas.
- c) Intercambio de información y colaboración mutua en la realización de entregas controladas de sustancias narcóticas y psicotrópicas.
- d) Intercambio de información y cooperación necesaria para el tránsito de personas retomadas o expulsadas.

### **Artículo 3.**

Sobre los fines de la cooperación, las Partes:

- a) Se informarán recíprocamente sobre las distintas formas de la delincuencia organizada, incluido el terrorismo, sus relaciones, la estructura, funcionamiento y métodos.
- b) Ejecutarán acciones coordinadas y de asistencia mutua en virtud de los acuerdos complementarios firmados por los órganos competentes.
- c) Intercambiarán información sobre los métodos y las nuevas formas de manifestación de la delincuencia internacional.

- d) Intercambiarán los resultados de las investigaciones criminalísticas y criminológicas realizadas, así como información recíproca sobre las técnicas de investigación y los medios de lucha contra la delincuencia.
- e) Cuando sea necesario se celebrarán encuentros de trabajo para la preparación y asistencia mutua en la realización de medidas coordinadas.

#### **Artículo 4.**

Las Partes colaborarán en los campos que son objeto del presente Convenio mediante:

- a) El intercambio de información sobre la situación general y las tendencias de la delincuencia en los respectivos Estados.
- b) El intercambio de experiencias, en el uso de la tecnología criminal, así como de los métodos y medios de investigación criminal, intercambio de folletos, publicaciones y resultados de investigaciones científicas en los campos que son objeto de este Convenio.
- c) El intercambio de información en los campos de competencia de los servicios de protección de la legalidad penal y otros encargados de la defensa de la seguridad nacional, del orden público y de la lucha contra la delincuencia.
- d) La asistencia técnica y científica, peritaciones y cesión de equipos técnicos especializados.

- e) El intercambio de experiencias, expertos y consultas.
- f) La cooperación en el campo de la enseñanza profesional.

**Artículo 5.**

El presente Convenio no afectará a las cuestiones relativas a la prestación de asistencia judicial en procesos penales y en materia de extradición.

**Artículo 6.**

Son órganos competentes para la realización práctica del Convenio:

Por parte del Reino de España: El Ministerio del Interior, la Secretaría de Estado de Seguridad, la Dirección General de la Policía y la Dirección General de la Guardia Civil.

Por parte de Ucrania: El Ministerio del Interior, el Servicio de Seguridad de Ucrania, el Servicio Estatal de Aduanas, el Comité Estatal de Seguridad de Fronteras y la Administración Estatal Fiscal de Ucrania.

**Artículo 7.**

1. El intercambio de información y las peticiones de realización de las actividades previstas en este Convenio se remitirán por escrito directamente a los órganos competentes o a través de los Agregados u Oficiales de Enlace. A tales efectos las Partes se comunicarán la designación de estos últimos.

En los casos urgentes, los órganos competentes podrán adelantar las comunicaciones oralmente para el cumplimiento del presente Convenio, confirmándose los trámites por escrito inmediatamente después.

2. La respuesta a las peticiones de intercambio de información o de realización de las actividades previstas en el Convenio se realizarán por los órganos competentes en el plazo más breve posible.
3. Los gastos relacionados con el cumplimiento de una solicitud o la realización de una acción, serán asumidos por la Parte requirente.

**Artículo 8.**

1. Cada una de las Partes podrá rechazar, en todo o en parte, o poner condiciones a la realización de la petición de ayuda o información si considera que la realización de la petición representa una amenaza para su soberanía o su seguridad o que está en contradicción con los principios fundamentales de su ordenamiento jurídico o con otros intereses esenciales de su Estado.



2. La Parte requirente será informada de la causa del rechazo.

**Artículo 9.**

1. El intercambio de información entre los organismos competentes de las Partes, de acuerdo con este Convenio, se realizará bajo las condiciones siguientes:
  - a) Los organismos competentes de la Parte requirente podrán utilizar los datos únicamente para el fin y según las condiciones determinadas por los organismos competentes de la Parte requerida, tomando en consideración el plazo después de cuyo transcurso deben ser destruidos, de acuerdo con su legislación nacional.
  - b) A petición de los organismos competentes de la Parte requerida, los organismos competentes de la Parte requirente facilitarán información sobre el uso de los datos que se le han ofrecido y sobre los resultados conseguidos.
  - c) Si resultara que se han ofrecido datos inexactos o incompletos, los organismos competentes de la Parte requerida informarán sin dilación a los organismos competentes de la Parte requirente.
  - d) Cada uno de los organismos competentes de las Partes llevará un registro con los informes sobre los datos ofrecidos y su destrucción.

**2.**

- a) Las Partes asegurarán la protección de los datos ofrecidos frente al acceso, modificación, publicación o divulgación no permitidos de acuerdo con su legislación nacional.
- b) Asimismo, se comprometen a no ceder los datos personales a que se refiere este Artículo a ningún tercero distinto del órgano solicitante de la Parte requirente o, en caso de solicitarse por ésta, sólo podrán transmitirse a alguno de los órganos previstos en el Artículo 6 y previa autorización del requerido.
- c) La Parte requerida podrá rechazar en todo o en parte el requerimiento en caso de que la información solicitada vulnere la legislación vigente sobre los derechos individuales de la persona.

**Artículo 10**

- 1. Las Partes constituirán una Comisión Mixta para el desarrollo y examen de la cooperación reglamentada por este Convenio. Los órganos competentes se informarán por escrito sobre los representantes que han designado como miembros de la Comisión Mixta.
- 2. La Comisión Mixta se reunirá en sesión ordinaria cada dos años y siempre que una de las Partes lo solicite, en fecha, lugar y con el orden del día a determinar por cauces diplomáticos.
- 3. Salvo acuerdo especial entre las Partes, las reuniones se realizarán alternativamente en España y en Ucrania.

**Artículo 11**

Las controversias derivadas de la aplicación e interpretación del presente Convenio se resolverán mediante negociaciones entre las Partes.

**Artículo 12**

Las disposiciones de este Convenio no afectarán al cumplimiento de las disposiciones de otros acuerdos o compromisos internacionales bilaterales o multilaterales, asumidos por el Reino de España y Ucrania.

**Artículo 13**

El Convenio entrará en vigor en la fecha de recepción de la última notificación escrita comunicando el cumplimiento de los requisitos internos necesarios para la conclusión de Tratados.

**Artículo 14**

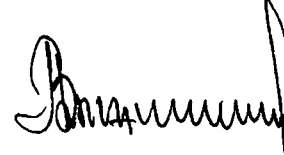
El presente Convenio se estipula por tiempo indeterminado y seguirá vigente mientras una de las dos Partes no lo denuncie por vía diplomática. En este caso dejará de ser válido a los seis meses de la recepción por cualquiera de las Partes de la nota de denuncia.

Hecho en Kiev el 7 de noviembre de 2001, en dos ejemplares originales, cada uno de ellos en español y ucraniano, siendo ambos textos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DEL REINO  
DE ESPAÑA**

  
**Josep Riqué i Camps  
Ministro de Asuntos Exteriores**

**POR EL GOBIERNO DE  
UCRANIA**

  
**Anatoliy Zlenko  
Ministro de Asuntos Exteriores**

[ UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN ]

**УГОДА  
МІЖ КОРОЛІВСТВОМ ІСПАНІЯ ТА УКРАЇНОЮ ПРО  
СПІВРОБІТНИЦТВО У ГАЛУЗІ БОРОТЬБИ ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ**

Уряди Королівства Іспанія та України, далі – «Сторони»:

визначаючи важливість поглиблення та розвитку співробітництва в галузі боротьби із злочинністю в її різноманітних проявах:

бажаючи на основі Договору про дружбу і співробітництво між Королівством Іспанія та Україною від 8 жовтня 1996 року сприяти розвитку двосторонніх відносин:

керуючись принципами рівноправності, взаємності і взаємодопомоги, домовилися про таке:

**Стаття 1**

1. Згідно із законодавством обох держав та цією Угодою Сторони співпрацюватимуть у сфері боротьби із злочинністю, особливо в її організованих формах.

2. Сторони співпрацюватимуть у боротьбі зі злочинами, зокрема у таких галузях, як:

- a) тероризм;
- b) злочини проти життя та здоров'я людини;
- c) незаконні обіг, виробництво та торгівля наркотичними засобами та психотропними речовинами, а також сировиною для їх виробництва та прекурсорам:
- d) нелегальна імміграція і торгівля людьми;
- e) нелегальне утримання і викрадення людей;
- f) фальсифікація (виготовлення, підробка) і незаконне використання особистих документів (паспорти, візи і документи на транспортні засоби);
- g) контрабанда;
- h) відмивання грошей, отриманих від злочинної діяльності:
- i) фальсифікація (виготовлення, підробка) і незаконне розповсюдження грошей, засобів платежу, чеків і цінних паперів;
- j) крадіжка транспортних засобів, їх нелегальний перепродаж та інша злочинна діяльність, пов'язана з цим;
- k) нелегальна торгівля зброєю, боєприпасами, вибухівкою, стратегічною сировиною (ядерними, радіоактивними, хімічними та біологічними матеріалами), а також іншими предметами, що становлять загальну небезпеку, товарами і технологіями подвійного використання;

l) незаконне переміщення культурних цінностей, предметів, що становлять історичну цінність, та творів мистецтва;

m) економічні злочини, включаючи податкові злочини;

p) організовані форми злочинності проти сексуальної свободи, особливо стосовно неповнолітніх, а також виготовлення, розповсюдження продукції порнографічного змісту за участю неповнолітніх та сприяння цьому;

o) злочини, вчинені із задіянням інформаційних технологій;

r) злочини проти природних ресурсів і довкілля.

3. Сторони співпрацюватимуть також у боротьбі проти будь-яких інших злочинів, попередження, виявлення і розслідування яких вимагатимуть взаємодії компетентних органів обох держав.

## Стаття 2

1. Співробітництво між Сторонами включатиме в рамках боротьби зі злочинністю, як зазначено в Статті 1, обмін інформацією та надання допомоги в оперативному супроводженні розслідування злочинів щодо:

a) ідентифікації та розшуку осіб, що зникли.

Ідентифікації та розшуку осіб, які вчинили або підозрюються у вчиненні злочинів на території будь-якої із Сторін, у розслідуванні яких вони є компетентними, а також їх співучасників:

Ідентифікації трупів та осіб, які становлять інтерес для правоохоронних органів .

b) пошуку на території однієї з Сторін, на прохання іншої Сторони, об'єктів, майна та предметів, які отримані в результаті вчинення злочину або використовувалися під час його вчинення;

c) фінансування злочинної діяльності.

2. Сторони також співпрацюватимуть в галузі:

a) обміну інформацією та надання допомоги для забезпечення супроводження засуджених згідно з Конвенцією про передачу засуджених осіб, укладеної у Страсбурзі 21 березня 1983 року;

b) обміну інформацією та надання допомоги при транспортуванні радіоактивних, вибухових та токсичних речовин і зброї;

c) обміну інформацією та взаємної допомоги для забезпечення здійснення контрольованих поставок наркотичних і психотропних речовин;

d) обміну інформацією та надання допомоги для транзиту депортованих та репатрійованих осіб.

### Стаття 3

Для досягнення мети співробітництва Сторони:

a) інформуватимуть одна одну стосовно різних форм організованої злочинності включаючи: тероризм, його зв'язки, структуру, функціонування та методи;

b) здійснюватимуть скоординовані заходи і надаватимуть взаємну допомогу відповідно до додаткових угод, підписаних компетентними органами;

c) здійснюватимуть обмін інформацією щодо методів та нових форм прояву міжнародної злочинності;

d) здійснюватимуть обмін результатами проведених криміналістичних та кримінологічних досліджень, а також взаємний обмін інформацією щодо методів дослідження та засобів боротьби зі злочинністю;

e) у разі необхідності будуть проводити робочі зустрічі для підготовки та взаємної допомоги при проведенні узгоджених заходів.

### Стаття 4

Сторони співпрацюватимуть у сферах, які є предметом цієї Угоди, шляхом:

a) обміну інформацією щодо загальної ситуації та тенденцій злочинності у відповідних державах;

b) обміну досвідом при використанні криміналістичних технологій, а також щодо методів та засобів розслідування кримінальних справ, обміну брошурами, публікаціями та результатами наукових досліджень у галузях, що є предметом цієї угоди;

c) обміну інформацією з питань, які належать до компетенції органів захисту кримінального правопорядку та інших органів, які відповідають за захист національної безпеки, громадського порядку та боротьбу зі злочинністю;

d) надання технічної та наукової допомоги, експертних оцінок та спеціалізованого технічного обладнання;

e) обміну досвідом, візнтами експертів та проведення взаємних консультацій;

f) співробітництва в галузі професійної освіти.

### Стаття 5

Ця Угода не зачіпає питань, пов'язаних з наданням правової допомоги в кримінальних справах та екстрадицією.

### Стаття 6

Компетентними органами, відповідальними за виконання положень угоди, є:

з боку Королівства Іспанія Міністерство внутрішніх справ Іспанії.  
Державний секретаріат у справах безпеки Іспанії. Головне управління поліції Іспанії та Головне управління цивільної гвардії Іспанії

з боку України

Міністерство внутрішніх справ України
Служба безпеки України
Державна митна служба України
Державний комітет у справах охорони державного кордону України
Державна податкова адміністрація України.

### Стаття 7

1. Обмін інформацією та запити щодо проведення заходів, передбачених цією Угодою, будуть здійснюватися шляхом безпосередніх письмових зверень до компетентних органів або через уповноважених чи офіцерів зв'язку. З цією метою Сторони повідомляють одна одну про призначення останніх.

На виконання положень цієї Угоди у термінових випадках компетентні органи зможуть попередньо передавати в усній формі інформацію, яка негайно має бути підтверджена після цього у письмовій формі.

2. Запити щодо обміну інформацією або проведення заходів, передбачених цією Угодою, будуть здійснюватися компетентними органами у якомога коротший термін.

3. Витрати, пов'язані з виконанням запиту або проведенням заходу, братиме на себе запитуюча Сторона.

### Стаття 8

1. Кожна із Сторін зможе відмовитися, повністю або частково, або встановити свої умови для виконання прохання про надання допомоги або інформації, якщо вважає, що виконання прохання становить загрозу її суверенітету або її безпеці, або суперечить основним принципам її правопорядку або іншим суттєвим інтересам її держави.



2. Запитуюча Сторона має бути поінформована про причину відмови.

### Стаття 9

1. Обмін інформацією між компетентними органами Сторін згідно з цією Угодою буде здійснюватися за таких умов:

a) компетентні органи запитуючої Сторони зможуть використовувати дані виключно з метою та за умов, обумовлених компетентними органами запитуваної Сторони, з урахуванням терміну, після закінчення якого вони мають бути знищені відповідно до її національного законодавства;

b) на прохання компетентних органів запитуваної Сторони, компетентні органи запитуючої Сторони, надаватимуть інформацію щодо використання наданих даних та досягнутих результатів;

c) якщо з'ясується, що надані дані є неповними або неточними, компетентні органи запитуваної Сторони мають негайно повідомити компетентні органи запитуючої Сторони;

d) кожен з компетентних органів Сторін буде вести облік інформації щодо наданих даних та її значення.

2.

a) Сторони повинні забезпечити згідно зі своїм чинним законодавством захист наданих даних від несанкціонованого доступу, змін, публікації або іншого розповсюдження.

b) також Сторони зобов'язуються не передавати персональні дані, які згадуються в цій Статті, третьому органу, іншому ніж запитуючий орган запитуючої Сторони, або у випадках, якщо ці дані запитуються останньою Стороною, вони можуть бути передані лише будь-якому з органів, передбачених у Статті 6 та за попередньою згодою запитуваного органу.

c) запитувана Сторона може відмовитися частково або повністю надавати інформацію, якщо остання суперечить чинному законодавству цієї Сторони у частні особистих прав людини.

### Стаття 10

1. Сторони створюють Спільну комісію для розвитку та оцінювання стану співробітництва, що здійснюється в рамках цієї Угоди. Компетентні органи письмово повідомлять один одного про представників, яких призначено членами Спільної комісії.

2. Засідання Спільної комісії будуть проходити один раз на два роки, на прохання однієї із Сторін, при цьому дата, місце та порядок денний визначаються дипломатичними каналами.

3. Засідання Спільної комісії будуть здійснюватися в Королівстві Іспанія та Україні по чергово, за винятком випадків коли Сторонами досягнуто іншої домовленості.

**Стаття 11**

Розбіжності щодо тлумачення та застосування положень цієї Угоди будуть вирішуватися шляхом переговорів між Сторонами.

**Стаття 12**

Положення цієї Угоди не впливатимуть на виконання положень інших двосторонніх чи багатосторонніх міжнародних угод або домовленостей, укладених Королівством Іспанія та Україною.

**Стаття 13**

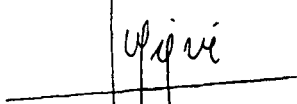
Угода набирає чинності з дня отримання останнього письмового повідомлення про виконання Сторонами внутрішньодержавних процедур, які необхідні для укладення Договорів.

**Стаття 14**

Угода укладається на невизначений термін та залишатиметься чинною, доки одна із Сторін не повідомить дипломатичними каналами про її денонсацію. У цьому випадку Угода втрачає чинність через шість місяців з дати отримання будь-якої із Сторін письмового повідомлення про денонсацію.

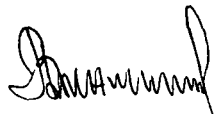
Вчинено в м.Київ, 7 листопада 2001 року, у двох примірниках кожний іспанською та українською мовами, при цьому обидва тексти є автентичними.

За Уряд Королівства  
Іспанія



Юзеп Піке і Кампе  
Міністр закордонних справ

За Уряд України



Анатолій Зленко  
Міністр закордонних справ

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND UKRAINE ON  
COOPERATION TO COMBAT CRIME

The Government of the Kingdom of Spain and the Government of Ukraine, hereinafter referred to as "the Parties",

Recognizing the importance of strengthening and developing cooperation to combat crime in all its manifestations,

Desirous of contributing to the development of bilateral relations, on the basis of the Treaty of Friendship and Cooperation between the Kingdom of Spain and Ukraine of 8 October 1996,

Guided by the principles of equality, reciprocity and mutual assistance,  
Have agreed as follows:

*Article 1*

1. The Parties shall cooperate, in accordance with their legislation and this Agreement, in combating crime, especially in its organized form.

2. The Parties shall work together to combat criminal activities, in particular:

- (a) Terrorism;
- (b) Offences against the life or physical integrity of persons;
- (c) The illicit trafficking, production and trade of narcotic drugs, psychotropic substances, raw materials for their production and precursors;
- (d) Illegal immigration and trafficking in human beings;
- (e) Illegal detention and kidnapping;
- (f) Forgery (production, alteration) and illegal use of identity documents (passports, visas and vehicle papers);
- (g) Smuggling;
- (h) The laundering of money obtained through criminal activity;
- (i) Forgery (production, alteration) and fraudulent dissemination of currency, means of payment, cheques and securities;
- (j) Vehicle theft, trade in stolen vehicles and associated criminal activities;
- (k) Illicit trafficking in weapons, ammunition, explosives, strategic raw materials (nuclear and radioactive, chemical and biological materials), as well as other hazardous substances and dual-use goods and technologies;
- (l) Illicit trafficking in cultural property, items of historical value and works of art;
- (m) Economic crime, including tax-related offences;

(n) Organized forms of crime against sexual freedom, particularly those relating to minors, as well as the manufacture, dissemination and supply of pornographic content involving minors;

(o) Computer crime;

(p) Offences against natural resources and the environment.

3. The Parties shall also take joint action against any other crime, the prevention, detection or investigation of which requires cooperation between their competent authorities.

#### *Article 2*

1. In the context of combating crime as described in article 1, cooperation between the Parties shall include exchange of information and the provision of help in investigative operational activities in:

(a) Identifying and tracing missing persons.

Identifying and tracing persons who have committed or are suspected of having committed offences in the territory of either of the Parties which is competent to investigate those offences, and their accomplices.

Identifying persons, living or dead, who are of interest to the police.

(b) Tracing, in the territory of one of the Parties, objects, effects or instruments which are the product of an offence or were used to commit it, at the request of the other Contracting Party.

(c) The financing of criminal activities.

2. The Parties shall also cooperate in:

(a) The sharing of information and cooperation necessary for the escorting of sentenced persons, in accordance with the Convention on the Transfer of Sentenced Persons, concluded at Strasbourg on 21 March 1983.

(b) The sharing of information and cooperation necessary for the transfer of radioactive, explosive or toxic substances or of weapons.

(c) The sharing of information and mutual collaboration in the controlled delivery of narcotic or psychotropic substances.

(d) The sharing of information and cooperation necessary for the transit of persons who are being expelled or returned to another State.

#### *Article 3*

For the purposes of their cooperation, the Parties shall:

(a) Keep each other informed regarding the various forms of organized crime, including terrorism, and its relationships, structure, functioning and methods;

(b) Implement coordinated actions of mutual assistance, pursuant to supplementary agreements concluded by the competent agencies;

- (c) Exchange information on the methods and new manifestations of transnational crime;
- (d) Exchange the results of research conducted by criminal lawyers and criminologists, and share information on investigative techniques and means of combating crime;
- (e) When necessary, convene working groups for preparation and mutual assistance in the realization of coordinated measures.

*Article 4*

The Parties shall collaborate in the areas governed by this Agreement, by means of:

- (a) The sharing of information on the general situation and trends in criminal activity in their respective countries;
- (b) The sharing of experience in the use of anti-crime technology and of methods and means of criminal investigation, the sharing of pamphlets, publications and results of scientific research in the areas governed by this Agreement;
- (c) The sharing of information within the areas of competence of the agencies responsible for protecting legality and those in charge of defending national security and public order and combating crime;
- (d) Technical and scientific assistance, expert opinions and assignment of specialized technical teams;
- (e) The sharing of experience, experts and advice;
- (f) Cooperation in the field of professional training.

*Article 5*

The present Agreement shall not affect matters relating to the provision of judicial assistance in criminal proceedings or in the area of extradition.

*Article 6*

The competent agencies for the practical application of this Agreement shall be:

For the Kingdom of Spain, the Ministry of the Interior, the Office of the Secretary of State for Security, the Office of the Director-General of Police and the Office of the Director-General of the Civil Guard.

For Ukraine: the Ministry of the Interior, the Ukrainian Security Service, the State Customs Service, the State Committee for Border Security and the State Fiscal Administration.

*Article 7*

1. The sharing of information and requests for activities envisaged by this Agreement shall be transmitted in writing directly to the competent agencies or through Attachés or Liaison Officers. For this purpose, the Parties shall inform each other of the appointment of the latter officials.

In an emergency, the competent agencies may give advance notice of communications orally for the purposes of compliance with the present Agreement, confirming the information in writing immediately thereafter.

2. Replies to requests for sharing of information or for implementation of activities provided for in this Agreement shall be given by the competent agencies as soon as possible.

3. Expenses incurred in connection with compliance with a request or performance of an action shall be borne by the requesting Party.

#### *Article 8*

1. Either of the Parties may refuse, wholly or in part, or place conditions on compliance with a request for help or information if it considers that such compliance would represent a threat to its sovereignty or security or would be contrary to the fundamental principles of its legal system or other essential State interests.

2. The requesting Party shall be informed of the reason for the refusal.

#### *Article 9*

1. The sharing of information between the competent agencies of the Parties pursuant to this Agreement shall be subject to the following conditions:

(a) The competent agencies of the requesting Party may use the data solely for the purpose and under the conditions determined by the competent agencies of the requested Party, taking into consideration the period after which the data must be destroyed, in accordance with its national legislation.

(b) At the request of the competent agencies of the requested Party, the competent agencies of the requesting Party shall inform them of the use that has been made of the data provided and the results obtained.

(c) If it should be found that inaccurate or incomplete data have been provided, the competent agencies of the requested Party shall immediately so inform the competent agencies of the requesting Party.

(d) Each of the competent agencies of the Parties shall keep a record containing reports on the data provided and its destruction.

2. (a) The Parties shall ensure that the data provided are protected from unauthorized access, modification, publication or disclosure, in accordance with their national legislation.

(b) The Parties also undertake not to reveal the personal data referred to in this article to any third party other than the requesting agency of the requesting Party. If requested by the latter, the data may be given only to one of the agencies listed in article 6, subject to prior authorization from the requested agency.

(c) The requested Party may refuse a request, wholly or in part, if the information requested is contrary to the current legislation on individual rights.

*Article 10*

1. The Parties shall establish a Joint Commission for the development and assessment of the cooperation governed by this Agreement. The competent agencies shall inform each other in writing of the identity of the representatives appointed by them to the Joint Commission.

2. The Joint Commission shall meet in regular session every two years and whenever requested by one of the Parties. The date, place and agenda of such meetings shall be agreed through the diplomatic channel.

3. Unless specially agreed between the Parties, the meetings shall be held alternately in Spain and in Ukraine.

*Article 11*

Disputes relating to the implementation and interpretation of the present Agreement shall be resolved by negotiation between the Parties.

*Article 12*

The provisions of this Agreement shall not affect compliance with those of other international agreements or commitments, bilateral or multilateral, entered into by the Kingdom of Spain and Ukraine.

*Article 13*

The Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last written notification of the completion of the domestic requirements necessary for the conclusion of treaties.

*Article 14*

The present Agreement shall be of indefinite duration and shall remain in force unless denounced through the diplomatic channel by one of the Parties, in which case its validity shall lapse six months after the receipt by either Party of the notification of denunciation.

Done at Kiev on 7 November 2001 in two original copies, each in the Spanish and Ukrainian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Spain:

JOSEP PIQUÉ I CAMPS  
Minister for Foreign Affairs

For the Government of Ukraine:

ANATOLIY ZLENKO  
Minister for Foreign Affairs

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET L'UKRAINE RELATIF À  
LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA LUTTE CONTRE LA  
DÉLINQUANCE

Le Gouvernement du Royaume d'Espagne et le Gouvernement de l'Ukraine ci-après dénommés "les Parties",

Reconnaissant l'importance du renforcement et du développement de l'entraide en matière de lutte contre la criminalité sous toutes ses formes,

Désireux de contribuer au développement de relations bilatérales sur la base du Traité d'amitié et de coopération entre le Royaume d'Espagne et l'Ukraine du 8 octobre 1996

S'inspirant des principes d'égalité, de réciprocité et d'entraide,

Conviennent comme suit:

*Article 1*

1. Les Parties s'entraident en conformité avec leur législation et avec le présent Accord en matière de lutte contre la criminalité, surtout dans ses formes organisées.
2. Les Parties s'entraident en matière de lutte contre les actes criminels, en particulier:
  - a) Le terrorisme;
  - b) Les infractions contre la vie et l'intégrité physique des personnes
  - c) La production et le trafic illicite de stupéfiants, de substances psychotropes et de leurs précurseurs;
  - d) L'immigration illégale organisée et la traite d'êtres humains
  - e) la détention illégale et l'enlèvement et
  - f) La contrefaçon (production, altération) et l'utilisation illégale de documents d'identité (passeports, visas et documents de véhicules) ;
  - g) La contrebande ;
  - h) Le blanchiment d'argent provenant d'activités criminelles ;
  - i) La contrefaçon (production, altération) et mise en circulation frauduleuse de billets de banque, de cartes de crédit, de chèques et autres valeurs ;
  - j) Le détournement de véhicules, leur trafic illicite et les activités criminelles connexes;
  - k) Le trafic illicite d'armes, de munitions, d'explosifs, de matières nucléaires et radioactives, de matières chimiques et biologiques ainsi que d'autres substances dangereuses et de produits et technologies à double usage;
  - l) Le trafic illicite de biens culturels, d'articles ayant une valeur historique et d'objets d'art ;
  - m) Les crimes économiques et la fraude fiscale ;



n) Les formes de crime organisé contre la liberté sexuelle, particulièrement celle relative aux mineurs ainsi que la fabrication, la diffusion et la fourniture de matériel pornographique dont le contenu est relatif aux mineurs ;

o) crime informatique

p) Infractions contre les ressources naturelles et l'environnement.

3. Les Parties s'entraident en ce qui concerne tout autre crime lorsque les mesures de prévention, de dépistage et d'enquête exigent la coopération de leurs organes compétents.

#### *Article 2*

1. Dans le contexte de la lutte de crime telle que décrite à l'article 1, la coopération entre les parties doivent inclure l'échange d'informations et la fourniture d'une assistance pour les activités d'investigation en vue :

(a) d'identifier et de rechercher des personnes disparues.

Identifier et rechercher des personnes qui ont commis ou qui sont soupçonnées d'avoir commis des infractions sur le territoire de l'une ou l'autre des parties qui sont compétentes pour enquêter sur ces infractions et sur les complices.

Identifier les personnes vivantes ou décédées qui présentent de l'intérêt pour la police.

(b) de rechercher sur le territoire de l'une des parties, les objets, les effets et les instruments qui ont servi à commettre une infraction à la demande de l'une des parties contractantes.

(c) Le financement des activités criminelles.

2. Les parties devront également coopérer dans :

(a) le partage des informations et la coopération nécessaire pour escorter les personnes condamnées, conformément à la Convention relative au transfert des personnes condamnées conclue à Strasbourg le 21 mars 1983.

(b) Le partage des informations et la coopération nécessaire pour le transfert d'armes ou de substances explosives, radioactives et toxiques

(c) Le partage des informations et la collaboration mutuelle pour contrôler la livraison des stupéfiants et des substances psychotropes.

(d) Le partage des informations et la coopération nécessaire pour le transit des personnes qui ont été expulsées ou qui sont retournées dans l'autre Etat.

#### *Article 3*

Aux fins de leur coopération, les parties devraient :

(a) se tenir informées sur les diverses formes de crime organisé y compris le terrorisme et ses relations, sa structure, son fonctionnement et ses méthodes ;

(b) mettre en oeuvre des actions coordonnées d'assistance mutuelle, conformément aux accords supplémentaires conclus par les agences compétentes ;

(c) échanger des informations sur les méthodes et les nouvelles manifestations de crime transnational ;

(d) échanger les résultats de recherche conduite par des avocats spécialisés en matière criminelle et par des criminologues et partager des informations sur les techniques d'information et les moyens de combattre le crime ;

(e) réunir, quand c'est nécessaire des groupes de travail pour la préparation et l'assistance mutuelle dans la lutte contre le crime.

#### *Article 4*

Les parties devront collaborer dans des domaines régis par le présent accord en :

(a) partageant des informations sur la situation générale et les tendances dans les activités criminelles dans leurs pays respectifs ;

(b) en partageant leur expérience dans la technologie anti-crime et les moyens et méthodes d'investigation criminelle, l'échange de pamphlets, de publications et des résultats de recherche scientifique dans des domaines régis par le présent accord.

(c) en partageant des informations dans les domaines de compétence des agences responsables de la protection juridique et de ceux qui sont chargés de défendre la sécurité nationale, de protéger l'ordre public et de combattre le crime ;

(d) en apportant une aide scientifique et technique, des opinions d'experts et en désignant des équipes techniques spécialisées ;

(e) en partageant les expériences, les avis d'experts et les conseils ;

(f) en coopérant dans le domaine de la formation professionnelle.

#### *Article 5*

Le présent accord n'affectera pas les questions relatives à la fourniture de l'assistance juridique dans les procédures criminelles ou dans le domaine des extraditions.

#### *Article 6*

Les agences compétentes pour l'application pratique du présent accord seront :

Pour le Royaume d'Espagne, le Ministère de l'intérieur, le Bureau du Secrétaire d'Etat pour la sécurité, le bureau du Directeur général de la police et le Bureau du Directeur général de la garde civile.

Pour l'Ukraine : le ministre de l'intérieur, le Service de la sécurité ukrainienne, le service des douanes d'Etat, le Comité d'Etat pour la sécurité des frontières et l'Administration fiscale de l'Etat.

#### *Article 7*

1. Les requêtes relatives à l'échange d'informations ou à la réalisation d'activités prévues par le présent accord seront adressées par écrit aux organes compétents ou par l'inter-

médiaire d'attachés ou d'officiers de liaison. A cet égard, les parties devront informer l'une et l'autre de la nomination de ces officiers de liaison.

En cas d'urgence, les agences compétentes peuvent communiquer des informations oralement et les confirmer ensuite par écrit conformément au présent accord.

2. Les réponses aux requêtes pour le partage d'informations ou pour la mise en oeuvre des activités prévues par le présent accord doivent être données par les agences compétentes le plus tôt possible.

3. Les frais afférents à l'exécution des requêtes sont à la charge de l'organe compétent de l'Etat requis.

#### *Article 8*

1. L'une ou l'autre partie peut refuser la communication de renseignements si elle estime que cela porterait atteinte à sa souveraineté ou à sa sécurité, ou serait contraire aux principes fondamentaux de son ordre juridique ou à d'autres intérêts essentiels de l'Etat.

2. Le refus d'exécuter la requête est notifié à l'organe compétent requérant.

#### *Article 9*

1. L'échange d'information entre les agences compétentes des parties conformément au présent accord sera soumis aux conditions suivantes :

(a) Les agences compétentes de la partie requérante ne pourront utiliser les données que dans des conditions et pour des objectifs fixés par les agences compétentes de la partie requise en prenant en considération la période après laquelle les données devront être détruites, conformément à la législation nationale.

(b) A la demande des agences compétentes de la partie requise, les agences compétentes de la partie requérante devra les informer de l'utilisation qui a été faite des données et des résultats obtenus.

(c) S'il est prouvé que des données incomplètes ou inexactes ont été données les agences compétentes de la partie requise doivent immédiatement informer les agences compétentes de la partie requérante.

(d) Chacune des agences compétentes des parties devrait tenir un fichier contenant des rapports sur les données fournies et leur destruction.

2. (a) Les parties doivent s'assurer que les données fournies sont protégées contre leur accès non autorisé, leur modification, leur publication et leur diffusion, conformément à leur législation nationale.

(b) Les parties doivent s'engager à ne pas révéler des données personnelles mentionnées dans le présent article à aucune tierce partie autre que l'agence requérante de la partie requérante. Si cette dernière le demande, les données ne seront communiquées qu'aux agences figurant à l'article 6 sous réserve de l'autorisation préalable de la partie requise.

(c) La partie requise peut refuser une demande, totalement ou en partie si l'information demandée est contraire à la législation courante sur les droits individuels.

*Article 10*

1. Les parties doivent établir une Commission mixte pour le développement et l'évaluation de la coopération régie par le présent accord. Les agences compétentes doivent s'informer mutuellement par écrit de l'identité des représentants nommés par la Commission mixte.

2. La Commission mixte devra se réunir en session régulière tous les deux ans à la demande de l'une ou l'autre des parties. La date, le lieu et l'ordre du jour des réunions seront décidés par voie diplomatique.

3. A moins que les parties n'en décident autrement, les réunions se tiendront en Espagne et en Ukraine.

*Article 11*

Les différends relatifs à la mise en oeuvre et à l'interprétation du présent accord doivent être négociés par la négociation entre les parties.

*Article 12*

Les dispositions du présent accord n'auront aucun effet sur celles qui sont relatives à d'autres engagements ou accords internationaux de caractère bilatéral ou multilatéral dont sont partie le Royaume-Uni et l'Ukraine.

*Article 13*

L'accord entrera en vigueur à la date de la réception de la dernière notification écrite que les conditions internes nécessaires à cet effet ont été accomplies.

*Article 14*

Le présent accord aura une durée indéfinie et restera en vigueur à moins de sa dénonciation par voie diplomatique par une des parties. Dans ce cas, sa validité cessera six mois après la réception de la notification de dénonciation.

Fait à Kiev le 7 novembre 2001 en deux copies originales en espagnol et en ukrainien, les deux textes faisant foi.

Pour le Gouvernement du Royaume d'Espagne :

JOSEP PIQUÉ I CAMPS  
Ministre des affaires étrangères

Pour le Gouvernement de l'Ukraine :

ANATOLIY ZLENKO  
Ministre des affaires étrangères

**No. 40139**

---

**Netherlands  
and  
The Former Yugoslav Republic of Macedonia**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Macedonian Government for air services between and beyond their respective territories (with annex). Skopje, 6 February 1997**

**Entry into force:** *provisionally on 8 March 1997 and definitively on 1 November 1997 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *Dutch, English and Macedonian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Ex-République yougoslave de Macédoine**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement macédonien relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Skopje, 6 février 1997**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 8 mars 1997 et définitivement le 1er novembre 1997 par notification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais et macédonien*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden  
en de Macedonische Regering inzake luchtdiensten tussen en via  
hun respectieve grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Macedonische Regering, waarvan de Staten hierna de Verdrag-  
sluitende Partijen worden genoemd,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,  
op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de interna-  
tionale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten  
tussen en via hun respectieve grondgebieden in te stellen,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bij-  
lage daarbij de volgende begrippen de hierbij daaraan toegekende bete-  
kenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag  
inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chi-  
cago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeen-  
komstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzi-  
gingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig  
de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen  
in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdrag-  
sluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de  
Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Macedonische Regering betreft, het Ministerie van Vervoer en  
Verbindingen, Directoraat-Generaal Burgerluchtvaart;

of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke  
functie te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten wordt uit-  
geoefend;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied” heeft de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

k. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsel dat informatie bevat over vluchtschema's, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor

het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

- a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, zodanig in de dienstregeling worden opgenomen dat zij aansluiting bieden op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen, naar gelang het geval;

- b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan een luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan een zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen materieel en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleast materieel, en kan zij de exploitatie verrichten op grond van commerciële afspraken met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de gedeelten van vluchten waarop sprake is van verandering van luchtvaartuig.

### Artikel 4

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdrag-



sluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de desbetreffende exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

## Artikel 5

### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt het overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 6

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer dit niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de

andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

## Artikel 7

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 8

### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen worden aangeboden dienen nauw aan te sluiten op de behoeften van het publiek aan vervoer op de omschreven routes en dienen als voornaamste doelstelling te hebben het bieden van een toereikende capaciteit om te voorzien in de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften met betrekking tot het vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en de landen van uiteindelijke bestemming van het verkeer.

4. Het voorzien in het vervoer van passagiers, vracht en post, zowel opgenomen als afgezet op punten op de omschreven routes op de grondgebieden van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, dient te geschieden in overeenstemming met het algemene beginsel dat de capaciteit dient aan te sluiten bij:

- a. de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;
- b. de vervoersbehoeften van het gebied waar de luchtvaartmaatschappij en/of haar codeshare-partner(s) doorheen voeren, rekening houdend met lokale en regionale diensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die dit gebied vormen; en
- c. de behoefte aan exploitatie van doorgaande vluchten.

## Artikel 9

### *Dienstregeling*

1. De door de ene Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet vijfenveertig (45) dagen van tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

## Artikel 10

### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 11

### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winst uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal vervoer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door in internationaal vervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen en door met de exploitatie van zodanige luchtvaartuigen verband houdende roerende goederen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winst uit de deelneming in een samenwerkingsverband („pool”), een gemeenschappelijke onderneming („joint business”) of een internationale exploitatie-instelling („international operating agency”).

5. Indien in een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen inzake het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot het inkomen en het vermogen procedures zijn geregeld die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde, zijn de bepalingen van het verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot het inkomen of vermogen van toepassing.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste vijftienvertig (45) dagen na de

aanvraag toestemming voor de overmaking, in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

4. Wanneer de Verdragssluitende Partijen een speciale overeenkomst inzake de betaling hebben gesloten, worden de betalingen verricht in overeenstemming met de bepalingen van die overeenkomst.

### Artikel 13

#### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragssluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragssluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragssluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragssluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragssluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaat-

schappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

#### Artikel 14

##### *Veiligheidsnormen*

1. Elke Verdragsluitende Partij erkent bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, als geldig voor de exploitatie van het luchtvervoer, bedoeld in dit Verdrag, mits de normen voor deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

Elke Verdragsluitende Partij kan zich evenwel het recht voorbehouden om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt of voor haar eigen onderdanen geldig zijn verklaard door de andere Verdragsluitende Partij.

2. Een Verdragsluitende Partij kan verzoeken om overleg inzake de door de andere Verdragsluitende Partij gehandhaafde veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij. Indien een Verdragsluitende Partij naar aanleiding van dit overleg van mening is dat de andere Verdragsluitende Partij veiligheidsnormen en -eisen in deze gebieden die ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, wordt de andere Verdragsluitende Partij in kennis gesteld van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Verdragsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of technische goedkeuring van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken of aan beperkingen te onderwerpen indien de andere Verdragsluitende Partij binnen een redelijke termijn geen adequate maatregelen tot verbetering neemt.

#### Artikel 15

##### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn



macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint dit overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

## Artikel 16

### *Geautomatiseerde boekingsystemen*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:
  - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerprodukten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;
  - b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en op non-discriminatoire wijze toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de GBS-en op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;
  - c. in dit verband de door de EG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van de Macedonische Regering de ICAO-Gedragscode van toepassing is.
2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij op haar grondgebied vrije en onbelemmerde toegang heeft tot haar als hoofdsysteem gekozen GBS. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:
  - a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
  - b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

## Artikel 17

### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen.

Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen van dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij dit Verdrag wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

## Artikel 18

### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

4. Indien en zolang een der Verdragsluitende Partijen zich niet houdt aan een ingevolge het tweede lid van dit artikel gedane uitspraak, kan de andere Verdragsluitende Partij alle rechten of privileges die zij krachtens dit Verdrag aan de in gebreke zijnde Partij heeft verleend, beperken, opschorten of intrekken.

5. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten en noodzakelijke vergoeding van haar scheidsman; het honorarium van de derde scheidsman

en de noodzakelijke kosten van deze, alsmede de voor de arbitrage verschuldigde kosten worden in gelijke delen door de Verdragsluitende Partijen gedragen.

#### Artikel 19

##### *Opzegging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag op te zeggen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 21

##### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

#### Artikel 22

##### *Werkingsfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

#### Artikel 23

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan en treedt in werking op de eerste dag

van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun respectieve landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Skopje op 6 februari 1997, in de Nederlandse, de Macedonische en de Engelse taal. In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

(w.g.) H. HEIJNEN

*Voor de Macedonische Regering*

(w.g.) D. BUZLEVSKI

---

### **Bijlage**

bij het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Macedonische Regering inzake luchtdiensten

*Routetabel:*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Macedonische Verdragsluitende Partij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:  
alle punten op het grondgebied van de Macedonische Verdragsluitende Partij – tussenliggende punten – alle punten op het grondgebied van de Nederlandse Verdragsluitende Partij – verder gelegen punten, in beide richtingen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Verdragsluitende Partij heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder omschreven routes:

alle punten op het grondgebied van de Nederlandse Verdragsluitende Partij – tussenliggende punten – alle punten op het grondgebied van de Macedonische Verdragsluitende Partij – verder gelegen punten, in beide richtingen.

*Noten:*

1. Enkele of alle punten op de omschreven routes kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op enkele of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de in de bovenstaande routetabel omschreven routes, met een dagelijkse frequentie.

3. Onder voorbehoud van overeenstemming tussen de twee aangewezen luchtvaartmaatschappijen en goedkeuring door de twee Regeringen heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij het recht volledige vijfde-vrijheidsrechten uit te oefenen op alle tussenliggende en verder gelegen punten in haar routetabel.

4. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan gebruik maken van haar eigen materieel en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleast materieel en kan de exploitatie verrichten op grond van commerciële afspraken, met inbegrip van, maar niet beperkt tot „code-sharing” met (een) luchtvaartmaatschappij(en) van (een) derde land(en).

5. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de gedeelten van vluchten waarbij sprake is van verandering van luchtvaartuig.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE  
NETHERLANDS AND THE MACEDONIAN GOVERNMENT FOR AIR  
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and  
the Macedonian Government, their States hereinafter referred to as the Contracting  
Parties,

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at  
Chicago on 7 December 1944,

desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

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

have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise re-  
quires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation,  
opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted un-  
der Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention  
under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become  
effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Government of the Kingdom of the Netherlands: the Minister of Transport,  
Public Works and Water Management;

for the Macedonian Government: the Ministry of Transport and Communications, Di-  
rectorate General of Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present ex-  
ercised by the said authorities;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-  
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic  
purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-  
suant to Article 2 of this Agreement) and the route specified in the Annex to this Agreement  
respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline, in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting 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) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

#### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such



aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### *Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

#### *Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The Contracting Parties shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both;

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

*Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
  - a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

*Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline, shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
  - a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
  - b) traffic requirements of the area through which the airline and/or its codeshare partner(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
  - c) the requirements of through airline operations.

*Article 9. Timetable*

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 10. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board that aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken, on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

#### *Article 12. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most forty-five (45) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

4. Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

#### *Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither Contracting Party shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

#### *Article 14. Aviation Safety*

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

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

#### *Article 15. Aviation Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory

of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### *Article 16. Computer Reservation System*

1. The Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Macedonian Government the Code of Conduct of ICAO shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

*Article 17. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

*Article 18. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and for so long either Contracting Party fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by the virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.



*Article 19. Denunciation*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to denounce is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

*Article 22. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 23. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Skopje, on 6 February 1997, in the Netherlands, Macedonian and English language. In the event of any inconsistencies the English language shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. HEIJNEN  
Ambassador

For the Macedonian Government:

D. BUZLEVSKI  
Minister for Transport and Communications

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE MACEDONIAN GOV-  
ERNMENT

ROUTE SCHEDULE:

1. The designated airline of the Netherlands Contracting Party shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder.

all points in the territory of the Netherlands Contracting Party -- intermediate points -- all points in the territory of the Macedonian Contracting Party -- points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Macedonian Contracting Party shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

all points in the territory of the Macedonian Contracting Party -- intermediate points -- all points in the territory of the Netherlands Contracting Party -- points beyond and vice versa.

Notes:

1. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

2. The designated airline of either Contracting Party shall be allowed to operate on the routes specified in the abovementioned Route Schedule, up to a daily frequency.

3. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate and beyond points in its respective Route Schedule, subject to agreement between the two designated airlines and approval by the two Governments.

4. A designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements, including but not limited to codesharing with (an) airline(s) from (a) third country (countries).

5. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

[ MACEDONIAN TEXT — TEXTE MACÉDONIEN ]

СПОГОДБА ЗА РЕДОВЕН ВОЗДУШЕН СООБРАКАЈ

помеѓу

ВЛАДАТА НА КРАЛСТВОТО ХОЛАНДИЈА

и

МАКЕДОНСКАТА ВЛАДА

Помеѓу Владата на Кралството Холандија и македонската Влада за редовен воздушен сообраќај помеѓу и вон нивните територии

Владата на Кралството Холандија и македонската Влада и нивните држави во понатамошниот текст Договорни страни,

Како страни на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, отворена за потпишување во Чикаго на 7-ми декември 1944 година,

Сакајќи да дадат придонес кон унапредувањето на меѓународното цивилно воздухопловство,

Сакајќи да склучат Спогодба со цел да се воспостави редовен воздушен сообраќај помеѓу и вон нивните територии,

Се договорија за следното:

Член 1

Дефиниции

За целите на оваа Спогодба и нејзиниот Додаток го имаат следното значење, освен ако од самиот текст не се бара поинаку:

- а. Под поимот "Конвенција" се подразбира Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, отворена за потпишување во Чикаго на 7-ми декември 1944 година, вклучувајќи го секој Анекс усвоен согласно член 90 од Конвенцијата и секоја измена и дополнување на Анексите или Конвенцијата согласно членовите 90 и 94 од истата се додека овие Анекси и измени и дополнувања се во сила или се ратификувани и од двете договорни страни;

- б. Под поимот "воздухопловни власти" се подразбира:  
за Владата на Кралството Холандија: Министерство за сообраќај,  
јавни работи и водостопанство;  
за македонската Влада: Министерството за сообраќај и врски -  
Дирекција за цивилна воздушна пловидба;  
или и во двата случаи било кое лице или орган законски  
овластен да извршува секоја функција која во моментот ја  
вршат спомнатите власти;
- ц. Под поимот "определен авиопревозник" се подразбира авиопревоз-  
ник кој е определен и овластен согласно член 4 од оваа Спогодба;
- д. Под поимот "територија" се подразбира значението доделено во  
член 2 од Конвенцијата;
- е. Поимите "воздушен сообраќај", "меѓународен воздушен сообраќај",  
"авиопревозник" и "запирање за непревознички цели" го имаат  
значението кое им е доделено во член 96 од Конвенцијата;
- ф. Под поимите "договорен сообраќај" и "утврдени линии" се  
подразбира меѓународниот воздушен сообраќај согласно член 2  
од оваа Спогодба и линиите утврдени во Анексот на оваа  
Спогодба;
- г. Под "складиште на воздухоплов" се подразбираат артиклите кои  
по својата природа се наменети за користење или продавање во  
воздухопловите за време на летот, вклучувајќи ги и резервите  
кои по својата природа се наменети за користење и или продавање;
- х. Под поимот "Спогодба" се подразбира оваа Спогодба, нејзиниот  
Анекс изработен во текот на применување на истата и секоја  
измена и дополнување на Спогодбата или на Анексот;
- и. Под поимот "тарифа" се подразбира било кој наплатен износ  
или кој треба да се наплати од страна на авиопревозниците,  
директно или преку нивни агенти, на било кое лице или субјект  
за превоз на патници(и нивниот багаж) и стока (со исклучок на  
пошта) во воздушниот сообраќај, вклучувајќи ги:

I. условите со кои се регулира користењето и примената на една тарифа, и

II. надоместоците и условите за било која помошна услуга во врска со овој превоз која се нуди од страна на авиопревозниците;

Под поимот "замена на воздухоплов" се подразбира можноста сообраќајот кој што еден определен авиопревозник го врши на една договорна линија со претходно утврдени капацитети на воздухоплови, истиот да го извршува со воздухоплови од различни капацитети од оние кои се користат на друг сектор од истата линија;

Под поимот "компјутерски систем за резервација" (CRS) се подразбира компјутеризиран систем кој содржи информации за редот на летање на авиопревозникот, слободни места, цената на превозот и соодветните услуги и преку кој може да се врши резервација и/или да се издаваат билети и кој, делумно или во целост, треба да стои на располагање на патничките агенти.

## Член 2

### Доделување на сообраќајни права

Секоја договорна страна и ги дава на другата договорна страна, освен ако поинаку не се утврди во Анексот, следниве права во врска со вршењето на меѓународниот воздушен сообраќај од страна на определениот авиопревозник на другата договорна страна:

- а. право да прелетува преку нејзината територија без слетување;
- б. право да слетува на нејзината територија заради запирање за непревознички цели;
- ц. право, за време на вршење на договорениот сообраќај на утврдена линија, да слетува на нејзината територија заради земање и оставање на патници, стока и пошта во меѓународниот сообраќај, поединечно или во комбинација.

На авиопревозникот на една договорна страна не му се дава право, наспроти утврденото во став 1 на овој член, да учествува во воздушниот сообраќај помеѓу места на територијата на другата договорна страна.

Член 3

Замена на воздухоплов

Секој определен авиопревозник може на било кој или на сите летови на договорениот сообраќај по свој избор да го замени воздухопловот на територијата на другата договорна страна во било кое место долж утврдените линии, под услов:

- а. воздухопловот кој се користи од местото на замената на воздухопловот па натаму, мора да лета согласно објавениот ред на летање за воздухопловот кој се заменува, било во една или во двете насоки, во зависност од случајот;
- б. во случај на замена на воздухоплов на територијата на другата договорна страна и кога со повеќе од еден воздухоплов се врши сообраќај од местото на замената, само еден воздухоплов може да биде со еднаква големина, а ниеден друг не може да биде поголем од воздухопловот кој се заменува, а се користи во секторот на третата и четвртата слобода.

Заради замена на воздухоплови, определен авиопревозник може да користи сопствен. воздухоплов и, согласно државните прописи, изнајмен воздухоплов и може да работи согласно комерцијалните аранжмани склучени со друг авиопревозник.

Определениот авиопревозник може да користи различни или идентични броеви на летот во секторите на кои се заменуваат воздухопловите.

Член 4

Определување и дозвола за работа

Секоја договорна страна има право да определи еден авиопревозник заради вршење на договорениот сообраќај на утврдените линии во Анексот и во писмена форма по дипломатски пат да ја извести другата договорна страна како и да го замени претходно определените авиопревозник со друг.

2. По приемот на известувањето, секоја договорна страна, согласно одредбите на овој член, без одлагање ќе му издаде на определениот авиопревозник на другата договорна страна соодветна дозвола за работа.
3. По добивањето на дозволата за работа од став 2 на овој член, определениот авиопревозник може во секое време да започне да го врши договорениот сообраќај на утврдените линии, на дел од нив или во целост, под услов тој да се придржува кон одредбите на оваа Спогодба и дека тарифите за овој сообраќај се утврдени согласно одредбите на член 6 од оваа Спогодба.
4. Секоја договорна страна има право да одбие да даде дозвола за работа утврдена во став 2 на овој член, или да ја даде дозволата за работа под услови кои се сметаат дека се неопходни определениот авиопревозник да ги користи правата утврдени во член 2 од оваа Спогодба, ако таа не е уверена дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола на авиопревозникот се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани или на двете.

#### Член 5

#### Повлекување и суспензија на дозволата за работа

1. Секоја договорна страна има право да се воздржи од издавање на дозвола за работа утврдена во член 4 на авиопревозникот определен од другата договорна страна, како и да ја повлече или суспендира или да постави услови:
  - а. во случај кога тој авиопревозник не ги исполнува условите поставени од воздухопловните власти на таа договорна страна согласно законите и другите прописи кои тие нормално и реално ги применуваат согласно Конвенцијата;
  - б. во случај кога авиопревозникот не ги почитува законите и другите прописи на таа договорна страна;



- ц. во случај кога тие не се уверени дека мнозинскиот дел на сопственичките права и ефикасната контрола се во рацете на договорната страна која го определува авиопревозникот или на нејзините државјани или на двете;
  - д. во случај кога авиопревозникот не работи согласно условите пропишани со оваа Спогодба;
2. Правата наведени во став 1 на овој член ќе се користат само по извршени консултации со воздухопловните власти на другата договорна страна, освен во случај кога е неопходно да се изврши моментална суспензија или повлекување со цел да се спречи понатамошно кршење на законите или другите прописи. Ако договорните страни не се договорат поинаку, консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на барањето за консултации.

#### Член 6

##### Тарифи

1. Тарифите кои определените авиопревозници на договорните страни ги наплатуваат за превоз помеѓу нивните територии ќе бидат оние кои ги одобриле воздухопловните власти на двете договорни страни и ќе се утврдат врз оправдани нивоа имајќи ги во предвид сите релевантни фактори, вклучувајќи ги и трошоците на работењето, разумната добивка и тарифите на други авиопревозници за било кој дел од утврдената линија.
2. Секогаш кога е можно тарифите наведени во став 1 на овој член, определените авиопревозници ќе ги договорат користејќи ги постапките на Здружението на авиопревозниците во меѓународниот воздушен сообраќај за поставување на тарифи. Ако ова не е можно, тарифите ќе се договорат помеѓу определените авиопревозници. Во секој случај тарифите подлежат на одобрување од страна на воздухопловните власти на двете договорни страни.
3. Договорените тарифи ќе се поднесат на одобрение до воздухопловните власти на двете договорни страни најмалку шеесет (60) дена пред предложениот датум за нивна примена, освен ако во посебни случаи воздухопловните власти се договорат да го намалат овој рок.

4. Одобравањето на тарифите може да се даде веднаш, или ако виедна од воздухопловните власти не достави информација за неприфаќање во рок од триесет (30) дена од датумот на поднесувањето, согласно став 3 на овој член, ќе се смета дека тарифите се одобрени.

Во случај да се скрати рокот за поднесување на тарифи, како што се предвидува во став 3, воздухопловните власти можат да се договорат да се скрати и рокот во кој било кое неприфаќање мора да се најави.

5. Ако не може да се договори тарифа согласно став 2 на овој член, или ако, за време на периодот кој се применува согласно став 4 на овој член, една од воздухопловните власти им достави на другите воздухопловни власти извештај за нивно неприфаќање за било која тарифа утврдена согласно одредбите од став 2 на овој член, воздухопловните власти на двете договорни страни ќе настојуваат да ја утврдат тарифата со меѓусебен договор.
6. Ако воздухопловните власти не можат да се договорат за тарифа која е поднесена согласно став 3 на овој член, или не можат да се договорат околу утврдувањето на тарифа согласно став 5 на овој член, спорот ќе се реши согласно одредбите од член 18 на оваа Спогодба.
7. Тарифите утврдени согласно одредбите на овој член ќе останат во сила се додека не се утврдат нови тарифи.
8. Определените авиопревозници на двете договорни страни не смеат да наплаќаат тарифи кои се разликуваат од оние кои се одобрени согласно одредбите на овој член.

#### Член 7

##### Комерцијални активности

1. На определените авиопревозници на двете договорни страни ќе им биде дозволено:
  - а) на територијата на другата договорна страна да отворат деловни просторин за рекламирање на воздушниот превоз и за продажба на билети како и за други услуги кои се потребни за обезбедување на воздушниот превоз;

6. на територијата на другата договорна страна да се ангажираат во продажбата на превозни документи директно и, по дискреција на авиопревозникот, преку свои агенти.
2. На определениот авиопревозник на една договорна страна ќе му се дозволи да доведе и вработи на територијата на другата договорна страна свој управен, комерцијален, оперативен и технички персонал доколку тоа е потребно во врска со реализирањето на воздушниот сообраќај.
3. Потребата за ваков персонал, по избор на определениот авиопревозник, може да се задоволи со користење на негов сопствен персонал или со користење на услуги од било која друга организација, компанија или авиопревозник кој работи на територијата на другата договорна страна, а кој е овластен да врши вакви услуги на територијата на таа договорна страна.
4. Горе наведените активности мора да се вршат согласно законите и другите прописи на другата договорна страна.

Член 8

Фер конкуренција

1. Определените авиопревозници на двете договорни страни ќе имаат еднакви можности и права да учествуваат во меѓународниот воздушен сообраќај опфатен со оваа Спогодба.
2. Секоја договорна страна ќе ги превземе сите соодветни активности во рамките на нејзиното законодавство со цел да се елиминираат сите форми на дискриминација или нелојална конкуренција која може негативно да влијае врз конкурентската позиција на авиопревозниците на другата договорна страна.
3. Договорениот сообраќај кој го вршат определените авиопревозници на договорните страни треба да е во сооднос со барањата за превоз на утврдените линии и како своја основна цел мора да обезбеди капацитет соодветен на сегашните и предвидените барања за превоз на патници, стока и пошта помеѓу територијата на договорната страна која го определува авиопревозникот и земјите на крајната дестинација на сообраќајот.

4. Обезбедувањето на превозот на патници, стока или пошта натоварени и истоварени на места на утврдените линии на териториите на држави кои не го определуваат авиопревозникот ќе се утврди согласно принцип според кој капацитетот треба да биде во сооднос со:
  - а. сообраќајните барања помеѓу земјата на местото на поаѓање и земјите на дестинацијата;
  - б. сообраќајните барања на областа преку која авиопревозникот и/или codeshare партнерот (партнерите) /партнер со кој авиопревозникот има договор за деловна соработка/ врши сообраќај имајќи го во предвид локалниот и регионалниот сообраќај кој го вршат авиопревозниците на државите од таа област; и
  - в. барањата на вкупниот сообраќај на авиопревозниците.

Член 9

Ред на летање

1. Авиопревозникот определен од една договорна страна ќе ги извести воздухопловните власти на другата договорна страна, четириесет и пет (45) дена однапред, за редот на летање на неговиот предвиден сообраќај, со спецификација на фреквенцијата, типовите на воздухоплови, конфигурацијата и бројот на седиштата кои треба да се достапни на јавноста.
2. Барањата за дозвола за вршење на дополнителни летови определениот авиопревозник треба директно да ги достави на одобрение до воздухопловните власти на другата договорна страна.

Член 10

Такси, царински и други давачки

1. Определениот авиопревозник на секоја договорна страна за воздухопловот со кој врши меѓународен воздушен сообраќај како и за неговата редовна опрема, резервните делови, резервите на гориво и масло, складиште во воздухопловот (вклучувајќи храна, пијалоци и тутун), како и за пропагандниот материјал кој се наоѓа во воздухопловот, по слетувањето на територијата на другата договорна страна ќе се ослободи од плаќање на сите царински и други давачки,

надоместоци за инспекциски надзор и слични државни или локални давачки под услов таа опрема и резервите да останат во воздухопловот се до неговото повторно полетување.

2. Што се однесува до редовната опрема, резервните делови, резервите на гориво и масло и складиште во воздухопловот кои се виесени на територијата на една договорна страна од страна на, или во име на, определен авиопревозник од другата договорна страна или кои се земени во воздухопловот со кој тој определен авиопревозник врши сообраќај и кои ќе се користат само во воздухопловот додека врши меѓународен сообраќај, нема да се наметнуваат никакви давачки и надоместоци, вклучувајќи царински давачки и надоместоци за инспекциски надзор кон инаку се наплатуваат на територијата на првата договорна страна, дури како овие резерви треба да се користат на делови од патувањето кое се врши преку територијата на договорната страна на која тие се земени во воздухопловот.

Артиклите спомнати погоре можат да се стават под царински надзор или контрола.

Одредбите од овој став не можат да се интерпретираат на таков начин, една договорна страна да стане предмет на обврска да ги надомести царинските давачки кои веќе се наплатени за горе наведените артикли.

3. Редовната опрема во воздухопловот, резервните делови, резервите на гориво и масло како и складиштето во воздухопловот на било која договорна страна можат да се истоварат на територијата на другата договорна страна само со одобрение на царинските власти на таа договорна страна, кои можат да побараат овој материјал да се стави под нивни царински надзор се до повторен извоз на истите или со нив ќе се ракува поинаку согласно царинските одредби.

#### Член 11

##### Двојно оданочување

1. Добивката и профитот остварени со воздухопловот со кој се врши меѓународен сообраќај ќе се оданочи само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.
2. Заработувачката од отуѓување на воздухопловот со кој се врши меѓународен сообраќај ќе се оданочи само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.

3. Данокот на вредноста на воздухопловот со кој се врши меѓународен воздушен сообраќај, како и на подвижниот имот кој е во функција на тој сообраќај ќе се плаќа само во државата каде што се наоѓа управата на претпријатието.
  4. Одредбите од став 1 на овој член исто така ќе се применуваат на добивката и профитот остварени по основ на договор за комерцијална соработка помеѓу определените авиопревозници на двете договорни страни за заедничко летување на утврдените линии (pool, joint venture ), или од учеството во работата на било која меѓународна агенција.
- ¶ Ако меѓу договорните страни е склучен договор за избегнување на двојно оданочување и за спречување на избегнување да се плати данок од добивката и вредноста предвиден со постапка која се разликува од наведеното во ставовите од 1-4 на овој член, ќе се применуваат одредбите од договорот за избегнување на двојно оданочување на приходот или вредноста на капиталот.

#### Член 12

##### Трансфер на финансиски средства

1. Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе ги продаваат услугите за воздушниот превоз на териториите на двете договорни страни, било директно или преку агент, во било која валута.
2. Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе вршат трансфер од територијата на продажбата во нивната територија на вишокот на средства остварен на територијата на продажбата, а по измирување на трошоците од работата. Во трансферот на нето приходот ќе бидат вклучени и приходите од продажбата, остварени директно или преку агенти и од помошните или дополнителни услуги, како и од нормалните комерцијални камати кои се добиваат на овие приходи, додека истите се на депозит чекајќи на трансфер.
3. Определените авиопревозници на договорните страни ќе добијат одобрение за ваков трансфер во рок од најмногу четиресетипет (45) дена од барањето, кој ќе се изврши во слободна конвертибилна

валута, по официјалниот девизен курс за промена на локалната валута кој важи на денот на продажбата.

Определените авиопревозници на договорните страни слободно ќе го реализираат актуелниот трансфер по приемот на одобрението.

1. Ако помеѓу договорните страни е склучен посебен договор за плаќање, плаќањето ќе се врши согласно одредбите на тој договор.

### Член 13

#### Примена на закони и други прописи и постапки

1. Законите, другите прописи и постапки на било која договорна страна кои се однесуваат на влез во и заминавање од нејзината територија на воздухопловите кои се користат во меѓународниот воздушен сообраќај, или во врска со работата и сообраќајот на таквите воздухоплови, определениот авиопревозник на другата договорна страна ќе ги применува по влезот во, се додека се наоѓаат на таа територија, вклучувајќи го и заминавањето од истата.
2. Законите, другите прописи и постапки на било која договорна страна кои се однесуваат на имиграција, пасоши или други одобрени патни документи, на влез во, одобрение за влез, царина и карантин, ќе се почитуваат од страна на или во име на екипажите, патниците, стоката и поштата кои се превезени со воздухоплови на определениот авиопревозник на другата договорна страна по нивниот влез во, престој на територијата, вклучувајќи го и заминавањето на истата.
3. Патниците, багажот и стоката во директен транзитен превоз преку територијата на било која договорна страна кои не го напуштаат транзитниот простор на аеродромот кој се наоѓа под царинска и пасошка контрола, не подлежат на контрола, освен во случај на мерки на безбедност против насилство и грабеж на воздухоплови. Багажот и стоката во директен транзитен превоз ќе се ослободат од плаќање на царински давачки и други слични такси.

4. Таксите и надоместоците кои се применуваат на територијата на било која договорна страна на работата на авиопревозникот на другата договорна страна за користење на аеродромите и другите олеснувања во воздухопловството на територијата на првата договорна страна нема да бидат поголеми од оние кои се применуваат на работата на било кој друг авиопревозник кој е ангажиран во слични работи.
5. Ниедна договорна страна нема да му даде предност на било кој друг авиопревозник во однос на определениот авиопревозник на другата договорна страна во спроведувањето на нејзините царински, имиграциони, карантински и слични прописи; или за користење на услугите на аеродромите, воздушните патишта и за контрола на летање, како и придружните олеснувања кои се под нејзина контрола.

#### Член 14

#### Воздухопловна сигурност

1. За целите за вршење на воздушниот превоз предвиден во оваа Спогодба секоја договорна страна ќе ги признае за важечки уверенијата за пловидбеност, уверенијата за оспособеност и дозволите издадени или кои другата договорна страна ги признава за важечки и кои сеуште се во сила, под услов таквите уверенија или дозволи да се еднакви на минималните стандарди кои можат да се утврдат согласно Конвенцијата.  
Меѓутоа, секоја договорна страна може да не ги признае, за прелетување преку нејзината територија, како важечки уверенијата за оспособеност и дозволите кои на нејзините државјани им ги издала или признала друга држава.
2. Секоја договорна страна може да побара консултации во врска со стандардите за сигурност кои ги применува другата договорна страна, а кои се однесуваат на воздухопловните олеснувања, воздухопловниот екипаж, воздухопловите и на работењето на определениот авиопревозник. Ако, после овие консултации, една договорна страна открие дека другата договорна страна, ефикасно не ги применува и спроведува стандардите и барањата за сигурност во овие области кои ги задоволуваат минималните стандарди и можат



да се утврдат согласно Конвенцијата, таа ќе ја извести другата договорна страна за овие наоди како и за чекорите кои се сметаат дека се неопходни за да се обезбеди примена на овие минимални стандарди, а другата договорна страна ќе превземе соодветни активности за исправка на наодите. Секоја договорна страна го задржува правото да го повлече, поништи или ограничи одобрувањето за работа или техничката дозвола на авиопревозник определен од другата договорна страна ако другата договорна страна не превземе соодветни активности за исправка на наодите во еден разумен временски период.

Член 15

Воздухопловна безбедност

1. Договорните страни се согласуваат да си ја обезбедат неопходната помош што се однесува до спречување на грабеж на воздухоплов и на други незаконски дејствија вперени против безбедноста на воздухопловите, аеродромите и навигациските уреди како и на било која закана вперена против воздухопловната безбедност.
2. Секоја договорна страна се согласува да постапува согласно не-дискриминаторските и општо применливите одредби за безбедност кои ги бара другата договорна страна за влез во територијата на другата договорна страна и да ги превземе сите потребни мерки за контрола на патниците и нивниот рачен багаж. Секоја договорна страна исто така со внимание ќе го разгледа секое барање доставено од другата договорна страна за преземање на посебни мерки за безбедноста на нејзините воздухоплови или патници заради отстранување на закана.
3. Договорните страни ќе делуваат согласно применливите одредби за воздухопловна безбедност утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во случај една договорна страна да отстапи од овие одредби, другата договорна страна може да побара консултациони со таа договорна страна. Ако договорните страни не се договорат поинаку, консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на барањето. Ако не се постигне задоволувачки договор, во тој случај постои основ да се примени членот 18 од оваа Спогодба.

4. Договорните страни ќе делуваат согласно одредбите на Конвенцијата за кривични и некои други дела сторени во воздухоплов, потпишана во Токио на 14 септември 1963 година, Конвенцијата за сузбивање на грабеж на воздухоплов, потпишана во Хаг на 16 декември 1970 година, и Конвенцијата за сузбивање на незаконски дејствија против безбедноста на цивилното воздухопловство, потпишана во Монреал на 23 септември 1971 година, се додека договорните страни се потписнички на овие Конвенции.
5. Ако се случи инцидент или закана за грабеж или грабеж на воздухоплов или друго незаконско дејствие против безбедноста на таквиот воздухоплов, аеродромите и навигациските уреди, договорните страни ќе си помагаат една со друга со тоа што ќе ја олеснат меѓусебната комуникација со намера брзо и сигурно да се одстранат инцидентот или заканата од истиот.

Член 16

Компјутерски систем за резервација

1. Договорните страни се согласуваат дека:
  - а. ќе го штитат интересот на корисниците на услугите во воздушниот превоз од секаков вид на злоупотреба на овие информации, вклучувајќи го и нивното злонамерно презентирање;
  - б. определениот авиопревозник на една договорна страна и неговиот агент ќе имаат неограничен и поеднаков пристап до и за користењето на компјутерските системи за резервација на територијата на другата договорна страна;
  - в. во таа смисла правилата за користење на компјутерскиот систем за резервација усвоени од страна на ЕУ, ќе имаат предност во примената на територијата на холандската Влада, додека пак на територијата на македонската Влада ќе се даде предност на правилата за користење на компјутерски систем за резервација утврдени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO).
2. Секоја договорна страна гарантира слободен и целосен пристап на нејзината територија на определениот авиопревозник на другата договорна страна кон примената на компјутерскиот систем за

резервација избран како нејзин примарен систем. Ниедна од договорните страни на своја територија нема да наметне или да дозволи да се наметнат на компјутерскиот систем за резервација на определениот авиопревозник на другата договорна страна построги барања од оние кои се наметнати на компјутерскиот систем за резервација на нејзиниот определен авиопревозник, кога станува збор за:

- a. работата и продажбата на услугите на компјутерскиот систем за резервација вклучувајќи го дисплејот и правилата за едитирање на компјутерскиот систем за резервација, и
- b. пристапот до и користењето на комуникациските олеснувања, изборот и употребата на техничкиот хардвер и софтвер или инсталацијата на хардверот.

Член 17

Советувања и измени и дополн

1. Со цел да се постигне блиска соработка, воздухопловните власти на договорните страни од време на време ќе се консултираат меѓу себе со цел да се осигура спроведувањето и задоволителното придржување кон одредбите на оваа Спогодба.
2. Било која договорна страна може да побара консултации заради изменување на сегашната Спогодба или Анексот кон истата. Консултациите ќе започнат во рок од шеесет (60) дена од датумот кога другата договорна страна го примила барањето, освен ако поинаку не е договорено.  
  
Консултациите може да се водат усно или со кореспонденција.
3. Секоја измена и дополнување на сегашната Спогодба за која се согласиле договорните страни ќе влезе во сила на датумот на кој договорните страни писмено ќе се известат меѓу себе дека се исполнети нивните уставни барања што се однесуваат на истите.
4. Било која измена и дополнување на Анексот на сегашната Спогодба, воздухопловните власти ќе ги договорот на писмено, а ќе влезат во сила на датум кој спомнатите власти треба да го утврдат.

Член 18

Решавање на спорови

1. Ако меѓу договорните страни дојде до спор околу толкувањето, или примената на оваа Спогодба, договорните страни ќе настојуваат, пред се, да го решат спорот со преговори.
2. Ако договорните страни не успеат да постигнат решение со преговори, на барање на било која договорна страна спорот може да се достави за решавање до тричлен арбитражен суд, а секоја договорна страна треба да предложи по еден арбитар, а овие двајца ќе го предложат третиот арбитар, под услов третиот арбитар да не биде државјанин ни на една договорна страна. Секоја договорна страна ќе определи арбитар во рок од шеесет (60) дена од датумот на приемот на известувањето од било која договорна страна преку дипломатски пат, со кое се бара арбитража на спорот, а наменувањето на третиот арбитар ќе се изврши во наредниот период од шеесет (60) дена. Ако било која од договорните страни не успее да определи свој арбитар во дадениот рок, или ако и третиот арбитар не се наменува во дадениот рок, било која договорна страна може да побара од Претседателот на Советот на Меѓународната организација за цивилновоздухопловство да наменува арбитар или арбитражи.
3. Договорните страни се обврзуваат дека ќе се придржуваат кон било која одлука донесена согласно став 2 од овој член.
4. Ако, и се додека, било која од договорните страни не се придржува кон одлуката донесена согласно став 2 од овој член, другата договорна страна може да ограничи, суспендира или повлече било кое право или привилегија одобрени на другата договорна страна по основ на оваа Спогодба.
5. Секоја договорна страна ќе ги сноси трошоците за својот арбитар, а трошоците за ангажирање на третиот арбитар, како и оние кои ќе произлезат од активностите на арбитражата подеднакво ќе ги делат договорните страни.

Член 19

Откажување на Спогодбата

Било која договорна страна може во секое време да и достави писмено известување преку дипломатски пат на другата договорна страна за својата одлука за откажување на оваа Спогодба.

Известувањето истовремено ќе се достави до Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во тој случај оваа Спогодба ќе престае да важи дваесет (12) месеци од датумот кога другата договорна страна го примила известувањето, освен ако известувањето за откажување не се повлече со договор пред истекот на овој рок. Ако другата договорна страна не го потврди приемот на известувањето, ќе се смета дека го добила, четиринаесет (14) дена откако истото го добила Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

Член 20

Регистрација кај ICAO

Оваа Спогодба, како и измените и дополнувањата на истата ќе се регистрираат кај Меѓународната организација за цивилно воздухопловство.

Член 21

Применливост на мултилатерални  
Спогодби

1. Одредбите на Конвенцијата ќе се применуваат на оваа Спогодба.
2. Во случај да влезе во сила мултилатерална спогодба во врска со било која одредба опфатена во оваа Спогодба, а која и двете договорни страни ја прифатиле, соодветните одредби од таа спогодба ќе ги заменат соодветните одредби од оваа Спогодба.

Член 22

Применливост

Што се однесува до Кралството на Холандија, оваа Спогодба ќе се применува само во Европа.

Член 23

Влегување во сила

Оваа Спогодба ќе се применува привремено после триесеттиот ден од датумот на нејзиното потпишување, а ќе влезе во сила првиот ден од наредниот месец, по датумот кога двете договорни страни взаемно ќе се известат по писмен и дипломатски пат дека се задоволени формалностите за влегување во сила на истата согласно нивните уставни барања.

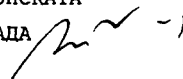
Како потврда на горе-наведеното, долу потпишаните овластени од своите Влади ја потпишаа оваа Спогодба.

Составена во два оригинала во Скопје на 6 февруари 1997, на холандски, македонски и англиски јазик. Во случај на било каква недоследност ќе се примени текстот на англиски јазик.

ЗА ВЛАДАТА НА  
КРАЛСТВОТО ХОЛАНДИЈА



ЗА МАКЕДОНСКАТА  
ВЛАДА



Анекс

кои Спогодбата за редовен воздушен сообраќај склучена помеѓу Владата на Кралството Холандија и македонската Влада.

План на линии:

1. Определениот авиопревозник од страна на холандската договорна страна ќе има право да врши воздушен сообраќај на линиите утврдени подолу:

сите места на територијата на холандската договорна страна - места помеѓу - сите места на територијата на македонската договорна страна - места надвор од македонската територија и обратно.

2. Определениот авиопревозник од страна на македонската договорна страна ќе има право да врши воздушен сообраќај на линиите утврдени подолу:

сите места на територијата на македонската договорна страна - места помеѓу - сите места на територијата на холандската договорна страна - места надвор од холандската територија и обратно.

Забелешки:

1. Едно или повеќе места на утврдените линии можат, по избор на секој определен авиопревозник, да се прелетаат на било кој или на сите летови.
2. На определениот авиопревозник на секоја договорна страна ќе му биде дозволено да врши сообраќај на линиите утврдени во горе спомнатиот План на линии, еднаш дневно.
3. Определениот авиопревозник на секоја договорна страна ќе има право да користи полна петта слобода на сите места помеѓу и места понатаму од територијата на другата договорна страна утврдени во Планот на линии, под услов да се постигне договор помеѓу двата определени авиопревозници и да се добие одобрување од страна на двете Влади.

4. Еден определен авиопревозник може да користи своја сопствена опрема и, доколку тоа го дозволуваат националните прописи, изнајмена опрема, а може да врши сообраќај согласно комерцијални договори, вклучувајќи го *codesharing* (партнер со кој склучува договор за деловна соработка) со еден авиопревозник (авиопревозници) од трета земја (трети земји), но со можност за склучување на договори и за други видови на соработка.
  
5. Еден определен авиопревозник може да користи различни или исти броеви на летовите на секторите каде што се врши замена на воздухопловите.



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN RELATIF AUX SERVICES  
AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

et le Gouvernement de la Macédoine,

Ci-après dénommés les Parties contractantes,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désirant conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation,

a) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette convention et tout amendement apporté aux annexes ou à ladite Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles ;

b) Par " autorités aéronautiques " on entend :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ;

Pour le Gouvernement de la République de Macédoine, le Ministère des transports et des communications, Direction générale de l'aviation civile;

Ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction relevant actuellement de ces autorités ;

c) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

d) Le mot " territoire " a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) les mots " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention ;

f) Par " service convenu " et " route indiquée " on entend respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans l'annexe au présent Accord ;

g) Par " provisions ", on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus en cours de vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

h) le mot " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

I) les conditions de son établissement et de son application;

II) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de leur prestation.

j) Les mots " changement d'appareils " signifient que pour exploiter l'un des services convenus, l'entreprise désignée emploie des appareils de capacité différente sur un ou plusieurs secteurs de la route.

k) Par " système informatique de réservation " (SIR), on entend un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs applicables aux passagers et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations et/ou d'émettre des billets et aussi de mettre certaines ou la totalité de ces facilités à la disposition des agences de voyages.

### *Article 2. Octroi de droits*

1. À moins d'autres dispositions de l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des transports aériens internationaux :

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

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

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de participer à des transports aériens entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

### *Article 3. Changement d'aéronefs*

1. Chaque entreprise désignée peut à son gré, à l'occasion de l'ensemble ou d'une partie des vols par lesquels elle assure les services convenus, changer d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à n'importe quel point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas ;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un aéronef est utilisé au-delà du point de chargement, un aéronef tout au plus soit de taille égale à celui qui est utilisé au titre des troisième et quatrième libertés et qu'aucun ne soit plus grand.

2. Aux fins des changements d'aéronefs, l'entreprise désignée peut utiliser son propre matériel et, sous réserve de la réglementation nationale, du matériel de louage et elle peut exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons qu'elle dessert avec d'autres appareils.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite les services convenus sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, l'autre Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes peut refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si ses autorités aéronautiques considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention ;

b) Si cette entreprise désignée ne se conforme pas à ses lois et règlements ;

c) Si ses autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de cette Partie ;

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu par l'article 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes n'appliquent pas de tarifs qui diffèrent des tarifs agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à:

a) maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et est autorisée à fournir de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Les services convenus assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes sont étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour objectif primordial la fourniture d'une capacité suffisante par rapport aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise et celui des pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers, de fret et de courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que ceux qui ont désigné l'entreprise suivent le principe général selon lequel cette capacité doit être en rapport avec

a) les besoins en matière de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,

b) les besoins en matière de trafic de la région traversée par l'entreprise (ou les entreprises), compte tenu des services locaux et régionaux établis par les compagnies aériennes des Etats appartenant à cette région,

c) les besoins en matière de trafic aérien de transit.

#### *Article 9. Horaire*

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre partie.

#### *Article 10. Taxes, douanes et redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sur leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les revenus et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord que les Parties contractantes ont conclu entre elles pour éviter la double imposition sur le revenu ou le capital ou l'évasion fiscale concernant ces impôts prévoit des procédures différentes de celles qui sont visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord sont applicables.

*Article 12. Transferts de fonds*

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de vendre dans n'importe quelle monnaie des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produit par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation d'opérer ces transferts au plus tard quarante-cinq (45) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent dans une monnaie librement convertible au taux de change officiel du pays à la date de la cession.

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer les transferts demandés dès réception de l'autorisation.

4. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, les paiements ont lieu conformément aux dispositions de cet accord.

*Article 13. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables sur son territoire à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou

encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

#### *Article 14. Sécurité de l'aviation*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus par le présent Accord à condition toutefois que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou permis soient au moins égales aux normes minimales instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants ou validés à leur profit par l'autre Partie.

2. Chaque Partie contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie au sujet des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs et de l'exploitation de l'entreprise désignée. Si, après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes de sûreté au moins égales aux normes minimales qui peuvent être définies en application de la Convention de Chicago, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour suivre ces normes et ladite autre Partie prend des mesures correctrices appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, de révoquer ou de limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques délivrés à une entreprise désignée par l'autre Partie si celle-ci ne prend pas de telles mesures correctrices dans des délais raisonnables.



*Article 15. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre Partie peut demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 18 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent 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 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

*Article 16. Systèmes informatiques de réservation*

1. Les Parties contractantes sont convenues des dispositions suivantes :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien est protégé pour que ces informations ne fassent pas l'objet d'une utilisation abusive, entre autres ne soient pas présentées de manière trompeuse ;

d) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents ont accès sans restriction et sans discrimination aux SIR sur le territoire de l'autre Partie et le droit de les utiliser ;

c) À cet égard, le code de conduite de la CEE concernant les SIR s'applique sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire du Gouvernement de la Macédoine, c'est le Code de conduite de l'OACI qui s'applique.

2. Sur son territoire, chaque Partie contractante garantit un accès libre et sans entrave au SIR choisi en tant que système principal par l'entreprise désignée de l'autre Partie. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie des conditions plus rigoureuses que celles qui sont imposées au SIR de sa propre entreprise désignée en ce qui concerne, par exemple :

a) l'exploitation et la vente de services de SIR, y compris les règles de présentation et d'édition ;

b) l'accès aux moyens de communication et leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques ou l'installation de matériels.

#### *Article 17. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement.

Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord, qui prend alors effet à la date qu'elles arrêtent.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification par laquelle l'une des Parties contractantes demande l'arbitrage est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, et tant que dure cette situation, l'autre Partie peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supporte les frais et la rémunération de son arbitre ; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, sont partagés également entre les Parties contractantes.

#### *Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant tout point visé par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions applicables remplacent les dispositions correspondant du présent Accord.

#### *Article 22. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

#### *Article 23. Entrée en vigueur*

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter du trentième jour qui suivra la date de sa signature et il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra

la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit, par la voie diplomatique, que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Skopje, le 6 février 1997, en langues néerlandaise, macédonienne et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, c'est la version anglaise qui l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

H. HEIJNEN  
Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la Macédoine:

D. BUZLEVSKI  
Ministre des transports et des communications

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT MACÉDONIEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Tableau des routes :

I. L'entreprise désignée de la Partie contractante néerlandaise a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

tous points sur le territoire de la Partie contractante néerlandaise -- points intermédiaires -- tous points sur le territoire de la Partie contractante macédonienne -- points au-delà et vice versa.

L'entreprise désignée de la Partie contractante macédonienne a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

tous points sur le territoire de la Partie contractante macédonienne -- points intermédiaires -- tous points sur le territoire de la Partie contractante néerlandaise -- points au-delà et vice versa.

Notes

1. Au gré de chaque entreprise désignée, un point ou la totalité des points intermédiaires peut être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols sur les routes indiquées.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes est autorisée à exploiter des services sur les routes indiquées sur le présent Tableau des routes, jusqu'à une fréquence quotidienne.

3. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée à exercer des droits complets de cinquième liberté en tous les points intermédiaires et au-delà de son Tableau des routes, sous réserve d'accord entre les deux entreprises désignées et de l'approbation des deux Gouvernements.

4. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut employer son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en louage, et peut exercer des activités dans le cadre d'arrangements commerciaux, y compris mais non exclusivement partager des codes avec une (des) entreprise(s) de pays tiers.

5. Une entreprise désignée est autorisée à utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs où elle modifie ses activités aéronautiques.



**No. 40140**

---

**Netherlands  
and  
Maldives**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government the Republic of Maldives for air services between and beyond their respective territories (with annex). The Hague, 23 June 1994**

**Entry into force:** *provisionally on 23 June 1994 by signature and definitively on 1 February 1995 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 15 April 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Maldives**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République des Maldives relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). La Haye, 23 juin 1994**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 23 juin 1994 par signature et définitivement le 1er février 1995 par notification, conformément à l'article 22*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 15 avril 2004*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and  
the Government of the Republic of Maldives, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, in so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b. the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water Management;

for the Republic of Maldives, the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport and Communications;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or Department;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;



g. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j. the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting 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. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

#### *Article 3. Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

*Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

*Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c. in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting

Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

*Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days of the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

*Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through an agent, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. Both Contracting Parties shall, subject to the laws and regulations in force, dispense with the requirement of employment authorizations of visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly so as not to delay the entry into the state of the personnel concerned.

#### *Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

#### *Article 9. Timetable*

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, sixty (60) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

*Article 10. Exemption from Customs Duties and Other Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board and all advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no local and/or national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which have already been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

*Article 12. Transfer of Funds*

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer, on a non-discriminatory basis, to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The procedure for conversion and remittance shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory in which the revenue has been accrued.

*Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes,

provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 15. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 16. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any amendment of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### *Article 17. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The arbitration proceedings shall be heard in the Republic of Maldives or in the Kingdom of the Netherlands or in a country to be mutually agreed by both Contracting Parties.

4. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national laws and regulations to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

5. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

#### *Article 18. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.



*Article 19. Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

*Article 21. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

*Article 22. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at The Hague on 23 June 1994, in the English language, both duplicates being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

P. H. KOOIJMANS

For the Government of the Republic of Maldives:

SALAH SHIHAB

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF  
MALDIVES AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

1. The designated airline of the Republic of Maldives shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Maldives -- intermediate points -- points in the Netherlands  
-- points beyond and vice versa.

2. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands -- intermediate points -- points in Maldives  
-- points beyond and vice versa.

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to frequency and aircraft type in any configuration.

5. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

The eventual exercise of fifth freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DES MALDIVES RE-  
LATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RES-  
PECTIFS ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas  
et le Gouvernement de la République des Maldives, ci-après dénommés les Parties  
contractantes,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la si-  
gnature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs terri-  
toires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une  
autre interprétation,

a) Par " Convention ", on entend la Convention relative à l'aviation civile interna-  
tionale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, toute annexe adoptée conformé-  
ment à l'article 90 de cette convention et tout amendement apporté aux annexes ou à ladite  
convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes  
ou amendements aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par  
elles ;

b) Par " autorités aéronautiques " on entend :

pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la  
gestion des eaux ;

pour la République des Maldives, le Département de l'aviation civile du Ministère des  
transports et des communications;

ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction  
relevant actuellement de ce ministre ou de ce département ;

c) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et  
autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

d) Le mot " territoire ", au sujet d'un Etat, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Con-  
vention;

e) les mots " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport  
aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Con-  
vention ;

f) Par " services convenus " et " route indiquée " on entend respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la partie appropriée de l'annexe au présent Accord ;

g) Par " provisions ", on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus en cours de vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

h) le mot "Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion de courrier) ainsi que :

I) les conditions de son établissement et de son application;

II) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de prestation.

j) Les mots " changement d'appareils " signifient que pour exploiter l'un des services convenus, l'entreprise désignée emploie des appareils de capacité différente sur un ou plusieurs tronçons de la route.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. À moins d'autres dispositions de l'Annexe au présent Accord, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des transports aériens internationaux :

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

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

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe I du présent article n'est réputée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de participer à des transports aériens entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

#### *Article 3. Changement d'aéronefs*

1. Chaque entreprise désignée peut à son gré, à l'occasion de l'ensemble ou d'une partie des vols par lesquels elle assure les services convenus, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas ;

b) en cas de changement d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un aéronef tout au plus soit

de taille égale à celui qui est utilisé au titre des troisième et quatrième libertés et qu'aucun ne soit plus grand.

2. Aux fins des changements d'aéronefs, une entreprise désignée peut utiliser son propre matériel et, sous réserve de la réglementation nationale, du matériel de louage et elle peut exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons qu'elle dessert avec d'autres appareils.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite des services convenus sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise désignée de l'autre Partie sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante est libre de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou des ressortissants de cette Partie.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si elles considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention ;

b) Si cette entreprise désignée ne se conforme pas à leurs lois et règlements ;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de cette Partie ;

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs territoires sont les tarifs approuvés par leurs autorités aéronautiques et sont établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu au paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions de ce paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes n'appliquent pas de tarifs qui diffèrent des tarifs agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à:

a) maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de billets ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens ;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise d'un agent, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie dans la monnaie de ce territoire ou en devises librement convertibles de pays tiers.

2. L'entreprise désignée d'une des Parties contractantes peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités et est autorisée à fournir de tels services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Sous réserve de leur législation et de leur réglementation en vigueur, les deux Parties contractantes n'exige pas d'autorisation d'emploi ou de visite ni de visa ou autre document similaire pour le personnel affecté à certains services ou certaines fonctions temporaires sauf dans des circonstances particulières qui sont déterminées par les autorités nationales compétentes. Si de telles autorisations ou de tels visas ou documents sont exigés, ils sont délivrés promptement de façon à ne pas retarder l'entrée du personnel concerné sur le territoire de l'Etat.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie.

#### *Article 9. Horaire*

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie soixante (60) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie.

*Article 10. Exonération des droits de douane et autres redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances locaux ou nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sur leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les revenus et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans l'Etat où le siège de direction effective de l'entreprise est établi.



4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéficiaires tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

*Article 12. Transfert de fonds*

1. Sur une base de non discrimination, il est loisible à l'entreprise désignée de chaque Partie contractante de transférer vers leur territoire national l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services sur le territoire de l'autre Partie. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

2. Les modalités de conversion et de transfert sont conformes aux lois et règlements concernant les changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été obtenues.

*Article 13. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables sur son territoire à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée sur le territoire de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne sur le territoire de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transports aériens assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre Partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

*Article 14. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus par le présent Accord à condition toutefois que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou permis soient au moins égales aux normes minimales instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants ou validés à leur profit par l'autre Partie.

*Article 15. Sécurité*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent en tout temps conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre Partie peut demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 17 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent 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 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

*Article 16. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours) qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord, qui prend alors effet à la date qu'elles déterminent.

*Article 17. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui doit être ressortissant d'un pays tiers. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification par laquelle l'une des Parties contractantes demande l'arbitrage est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. La procédure d'arbitrage aura lieu sur le territoire de la République des Maldives ou sur celui du Royaume des Pays-Bas ou dans un pays dont conviendront les deux Parties contractantes.

4. Chaque Partie contractante s'emploiera au mieux, conformément à sa législation et à sa réglementation, à appliquer toute décision ou sentence du tribunal arbitral.

5. Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront supportés également par les deux Parties contractantes.

*Article 18. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant tout point visé par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions applicables remplacent les dispositions correspondantes du présent Accord.

*Article 21. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

*Article 22. Entrée en vigueur*

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter du trentième jour qui suivra la date de sa signature et il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit, par la voie diplomatique, que les formalités requises par leur constitution ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à La Haye, le 23 juin 1994, en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

P.H. KOOIJMANS

Pour le Gouvernement de la République des Maldives :

SALAH SHIHAB

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DES MALDIVES ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS

1. L'entreprise désignée de la République des Maldives a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points aux Maldives -- points intermédiaires -- points aux Pays-Bas -- points au-delà et vice versa.

2. L'entreprise désignée du Royaume des Pays-Bas a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

points aux Pays-Bas - - points intermédiaires -- points aux Maldives -- points au-delà et vice versa.

3. Au gré de chaque entreprise désignée, un point ou la totalité des points intermédiaires peut être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

4. L'entreprise désignée de chaque Parties contractantes est autorisée à exploiter des services sur les routes indiquées sur le présent Tableau des routes, sans restriction quant à la fréquence et au type d'aéronef dans toutes les configurations.

5. Tous les points intermédiaires peuvent être desservis par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sans exercice de droits de cinquième liberté.

L'exercice éventuel de droits de trafic de cinquième liberté peut faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.



**No. 40141**

---

**International Development Association  
and  
Burkina Faso**

**Development Financing Agreement (Competitiveness and Enterprise Development Project) between Burkina Faso and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 19 March 2003**

**Entry into force:** *8 December 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 15 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Burkina Faso**

**Accord de financement pour le développement (Projet pour le développement de la compétitivité et des entreprises) entre le Burkina Faso et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 19 mars 2003**

**Entrée en vigueur :** *8 décembre 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 15 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40142**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Peru**

**Loan Agreement (First Programmatic Decentralization and Competitiveness Structural Adjustment Loan) between the Republic of Peru and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 5 December 2003**

*Entry into force: 10 December 2003 by notification*

*Authentic text: English*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: International Bank for Reconstruction and Development, 15 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Pérou**

**Accord de prêt (Premier prêt à l'ajustement structurel pour la décentralisation programmatique et la compétitivité) entre la République du Pérou et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 5 décembre 2003**

*Eutrée en vigueur : 10 décembre 2003 par notification*

*Texte authentique : anglais*

*Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 15 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40143**

---

**International Development Association  
and  
Democratic Republic of the Congo**

**Development Financing Agreement (Emergency Economic and Social Reunification Support Project) between the Democratic Republic of Congo and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Dubai, 22 September 2003**

**Entry into force:** *5 December 2003 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 15 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
République démocratique du Congo**

**Accord de financement pour le développement (Projet d'urgence à l'appui de la réunification économique et sociale) entre la République démocratique du Congo et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Dubaï, 22 septembre 2003**

**Entrée en vigueur :** *5 décembre 2003 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 15 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40144**

---

**International Development Association  
and  
India**

**Development Credit Agreement (Uttar Pradesh Water Sector Restructuring Project) between India and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). New Delhi, 8 March 2002**

**Entry into force:** *27 March 2002 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Inde**

**Accord de crédit de développement (Projet de restructuration du secteur de l'eau d'Uttar Pradesh) entre l'Inde et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). New Delhi, 8 mars 2002**

**Entrée en vigueur :** *27 mars 2002 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40145**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Bnlgaria**

**Loan Agreement (Programmatic Adjustment Loan) between the Republic of Bulgaria and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Sofia, 21 February 2003**

*Entry into force: 11 April 2003 by notification*

*Authentic text: English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations: International Bank for Reconstruction and Development, 20 April 2004**

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Bulgarie**

**Accord de prêt (Prêt d'ajustement programmatique) entre la République de Bulgarie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Sofia, 21 février 2003**

*Entrée en vigueur : 11 avril 2003 par notification*

*Texte authentique : anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 20 avril 2004**

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





No. 40146

---

**International Development Association  
and  
Ghana**

**Development Financing Agreement (Second Health Sector Program Support Credit Project) between the Republic of Ghana and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Washington, 16 April 2003**

**Entry into force:** 22 May 2003 by notification

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Development Association, 20 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Association internationale de développement  
et  
Ghana**

**Accord de financement pour le développement (Deuxième crédit d'appui au programme du secteur de santé) entre la République du Ghana et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Washington, 16 avril 2003**

**Entrée en vigueur :** 22 mai 2003 par notification

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Association internationale de développement, 20 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40147**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Philippines**

**Loan Agreement (First National Roads Improvement and Management Project) between the Republic of the Philippines and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Manila, 10 April 2000**

**Entry into force:** *7 July 2000 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Philippines**

**Accord de prêt (Premier projet d'amélioration et de gestion des routes nationales) entre la République des Philippines et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Manille, 10 avril 2000**

**Entrée en vigueur :** *7 juillet 2000 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40148**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Papua New Guinea**

**Loan Agreement (Gas Development and Utilization Technical Assistance Project) between the Independent State of Papua New Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 16 June 2000**

**Entry into force:** *14 August 2000 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Papouasie-Nouvelle-Guinée**

**Accord de prêt (Projet d'assistance technique pour le développement et l'utilisation du gaz) entre l'État indépendant de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 16 juin 2000**

**Entrée en vigueur :** *14 août 2000 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40149**

---

**International Bank for Reconstruction and Development  
and  
Papua New Guinea**

**Loan Agreement (Governance Promotion Adjustment Loan) between the Independent State of Papua New Guinea and the International Bank for Reconstruction and Development (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements for Fixed-Spread Loans dated 1 September 1999). Washington, 16 June 2000**

**Entry into force:** *21 June 2000 by notification*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *International Bank for Reconstruction and Development, 12 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Banque internationale pour la reconstruction et le  
développement  
et  
Papouasie-Nouvelle-Guinée**

**Accord de prêt (Prêt d'ajustement en vue de la promotion du système gouvernemental) entre l'État indépendant de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts à échelonnement fixe en date du 1er septembre 1999). Washington, 16 juin 2000**

**Entrée en vigueur :** *21 juin 2000 par notification*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Banque internationale pour la reconstruction et le développement, 12 avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40150**

---

**Belgium  
and  
Brunei Darussalam**

**Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam on air transport (with annex). Brussels, 18 February 1994**

**Entry into force:** *26 March 2003 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic texts:** *Dutch, English, French and Malay*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 21 April 2004*

---

**Belgique  
et  
Brunéi Darussalam**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 18 février 1994**

**Entrée en vigueur :** *26 mars 2003 par notification, conformément à l'article 22*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais, français et malais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 21 avril 2004*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

OVEREENKOMST TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN YANG DI-PERTUAN

VAN BRUNEI DARUSSALAM

INZAKE LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË,

en

DE REGERING VAN ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN YANG DI-PERTUAN  
VAN BRUNEI DARUSSALAM,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale  
Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor on-  
dertekening werd opengesteld,

Verlangend een overeenkomst te sluiten tot aanvulling van  
genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen  
tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Geleid door de wens de grootste mate van veiligheid en be-  
veiliging wat het internationale luchtvervoer betreft, te  
waarborgen,

Zijn overeengekomen als volgt:

#### ARTIKEL 1

##### Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en tenzij uit de  
inhoud anders blijkt hebben de volgende termen de daaraan  
hierbij toegekende betekenis:

- a) "verdrag": het Verdrag inzake de Internationale Burger-  
luchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor on-  
dertekening werd opengesteld; deze term omvat mede alle  
krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijla-  
gen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het Ver-  
drag, aangenomen krachtens de artikelen 90 en 94 daar-  
van, mits die bijlagen en wijzigingen door beide  
Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard of  
bekrachtigd;
- b) "Overeenkomst": deze Overeenkomst, haar Bijlage alsmede  
elke eventuele wijziging van de Overeenkomst of de Bij-  
lage;
- c) "luchtvaartautoriteiten": wat België betreft, het Mi-  
nisterie van Verkeer en, wat Brunei Darussalam betreft,  
de Minister van Verkeer, of, in beide gevallen, iedere  
andere autoriteit of persoon die bevoegd is de functies  
te vervullen die thans door genoemde autoriteiten wor-  
den vervuld;
- d) "grondgebied", "luchtdienst", "internationale lucht-  
dienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders  
dan voor verkeersdoeleinden": de betekenis die onder-  
scheidelijk daaraan is toegekend in de artikelen 2 en  
96 van het Verdrag;
- e) "aangewezen luchtvaartmaatschappij": een luchtvaart-  
maatschappij die is aangewezen en gemachtigd in over-  
eenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeen-  
komst;

- f) "overeengekomen diensten": geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) "tarieven": de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht te betalen prijzen en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten en andere bijkomende diensten, doch met uitsluiting van de vergoeding en de voorwaarden betreffende het vervoer van post;
- h) "verandering van vliegtuigtype onderweg": de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een deel van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;
- i) "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen": de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

## ARTIKEL 2

### Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij:
  - a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b) het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
  - c) het recht om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten, tijdens de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een der Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in overeenstemming met haar wetten en voorschriften, onverwijld aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.
2. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de van toepassing zijnde bepalingen van deze Overeenkomst in acht neemt en tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of oorschorting van een vergunning  
tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen betreffende een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, in te trekken, op te schorten of hieraan tijdelijk of blijvend voorwaarden te verbinden:
  - a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij, met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten, niet kan aantonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden gesteld in de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;
  - b) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de diensten te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst opgenomen voorwaarden;
  - c) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
  - d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.
2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is tén einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van de voor een internationale luchtdienst gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, deviezen, sanitaire formaliteiten en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door of vanwege haar bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij de doorreis over, het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag, bij de toepassing van haar in de eerste twee leden van dit artikel bedoelde voorschriften of bij het gebruik van de onder haar toezicht staande luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen, haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij bevoordelen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkwaardige internationale diensten uitvoert.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de éne Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt door de andere Overeenkomstsluitende Partij te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel bedoelde bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard volgens andere dan de in het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende normen voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw dat hun verplichting om in hun onderlinge betrekkingen de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke handelingen een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of elke andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van de passagiers, de bemanningen, de luchtvaartuigen, de luchthavens en de voorzieningen voor de luchtvaart, alsook elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.



3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het op 16 december 1970 te 's Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart.
4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en opgenomen in de bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen toepasselijk zijn op de Partijen; zij zullen erop staan dat de exploitanten van de bij hen geregistreerde luchtvaartuigen, of de exploitanten die hun hoofdzetel of hun vaste verblijfplaats op hun grondgebied hebben, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers en bemanningen, handbagage en vracht te controleren vóór het inschepen of inladen. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers ten einde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een voorval voordoet als het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaar-

tuigen, luchthavens en voorzieningen en diensten voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en maatregelen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij zich niet houdt aan de bepalingen van dit artikel met betrekking tot de beveiliging van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigend akkoord kan worden bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De heffingen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de diensten en voorzieningen gebruik maakt; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan ten einde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Immune en vrijzaken

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand en andere produkten die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven, alle gedrukt materiaal waarop het embleem van de maatschappij is gedrukt, alsook het gebruikelijke reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen, ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
  - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij maar niet worden vervoerd op het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
  - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
  - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor het gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De gewone boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de goederen en voorraden die gewoonlijk aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douane-autoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van gezegde autoriteiten worden geplaatst tot ze weer worden uitgevoerd of tot er, met inachtneming van de douanevoorschriften, op andere wijze over is beschikt.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij dezelfde vrijstellingen geniet, afspraken heeft gemaakt ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

ARTIKEL 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden te exploiteren op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op delen daarvan onderhoudt, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van dat vervoer zijn.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemeen beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
  - a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
  - b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoersdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten uit dit gebied; en
  - c) de vereisten van lange-afstandsdiensten.
5. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frekventie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.  
In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij kan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:

- a) zulks met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- b) het luchtvaartuig, gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het dichtstbijgelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel vracht, post of passagiers op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats bepaald met het oog op dit doel;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst anderszins bepaalt;
- d) tegenover iedere vlucht naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied staat, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op een der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en, waar zulks passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.
3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden. Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum. Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.
4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen. Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedures toepassing.
7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.
8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.
9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.
10. Overvinderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierde-vrijheidsrechten uitoefenen op die secties. De luchtvaartmaatschappijen die vijfde-vrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierde-vrijheidsrechten uitoefenen.

#### ARTIKEL 14 :

##### Personeel

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan, op basis van wederkerigheid, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben, zoals vereist in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan door eigen personeel van welke nationaliteit ook, dan wel door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, maatschappij of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en het personeel zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij op basis van wederkerigheid en zo spoedig mogelijk de benodigde werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de vertegenwoordigers en het personeel, bedoeld in het eerste lid van dit artikel.
4. In de mate waarin de nationale wetgeving zulks toestaat doen beide Overeenkomstsluitende Partijen afstand van het vereiste van werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of werkzaamheden verrichten.

#### ARTIKEL 15

##### Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks luchtvervoer te verkopen of naar goeddunken zulks te doen door tussenkomst van vertegenwoordigers.  
Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of naar goeddunken in vrij inwisselbare valuta's van andere landen.  
Het staat een ieder vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de netto-inkomsten welke deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen, vrijelijk over te maken. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij afwezigheid van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare buitenlandse marktkoersen voor lopende betalingen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten over zodanige transacties geheven.



3. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt, op basis van wederkerigheid, de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van elke vorm van belasting naar het inkomen en op winsten die deze Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen uit de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten, alsmede van elke belasting op de omzet of het vermogen.

Deze bepaling geldt niet wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een dergelijke vrijstelling voorziet.

#### ARTIKEL 16

##### Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit over de nog van kracht zijnde vergunningen, verleend aan hun onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappij voor het verrichten van diensten naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Met name wisselen zij afschriften uit van de nog van kracht zijnde bewijzen en vergunningen voor diensten op omschreven routes alsook van de wijzigingen, vrijstellingen en goedgekeurde dienstregelingen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij zo lang vooraf als mogelijk is de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften bezorgt van de tarieven, dienstregelingen en wijzigingen daarvan, alsook alle relevante informatie inzake de exploitatie van de overeengekomen diensten, inclusief gegevens over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route en alle andere inlichtingen waardoor ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden aangetoond dat de bepalingen van deze Overeenkomst behoorlijk worden nageleefd.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het bezit stelt van statistieken over het vervoersvolume op de overeengekomen diensten, met opgave van de punten waar vervoer wordt opgenomen en afgezet.

ARTIKEL 17

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Zulke overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een desbetreffend verzoek, tenzij anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, dan wel kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:  

Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een verzoek heeft ontvangen om het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen. Deze twee scheidsmannen wijzen in onderling overleg een derde scheidsman aan binnen het daaraan aansluitende tijdvak van zestig (60) dagen.

De derde scheidsman moet een onderdaan zijn van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zeten.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft bij het naleven van zulke beslissing, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten voor het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

#### ARTIKEL 19

##### Wijzigingen

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.
2. Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van zodanig verdrag voorrang. Overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kan overleg worden gepleegd ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilateraal verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle ingevolge zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

#### ARTIKEL 20

##### Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 21

Registratie

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gegeven schriftelijke kennisgeving waarin wordt bevestigd dat de Overeenkomstsluitende Partijen aan hun interne procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst hebben voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

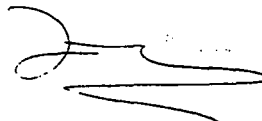
GEDAAN te Brussel, op 18 februari 1994, in twee originelen, elk in de Franse, Nederlandse, Engelse en Maleise taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING VAN  
HET KONINKRIJK BELGIE :



Robert Urbain  
Minister  
van Buitenlandse Handel

VOOR DE REGERING VAN  
ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN  
YANG DI-PERTUAN VAN  
BRUNEI DARUSSALAM :



Dato Seri Laila Jasa Awang Haji Zakaria  
bin Datu Mahawangsa Awang Haji Sulaiman  
Minister van Verkeerswezen

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes van Brunei Darussalam

<u>Punten van vertrek</u>	<u>Tussenliggende punten</u>	<u>Punten in België</u>	<u>Verdergelegen punten</u>
Punten in Brunei Darussalam	punten naar keuze	punten in België	punten naar keuze

2. Routes van het Koninkrijk België

<u>Punten van vertrek</u>	<u>Tussenliggende punten</u>	<u>Punten in Brunei Darussalam</u>	<u>Verdergelegen punten</u>
Punten in België	punten naar keuze	punten in Brunei Darussalam	punten naar keuze

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op een bepaalde dan wel op elke vlucht één of meer punten op de omschreven routes niet of in een andere volgorde aandoen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land waarvan zij de nationaliteit hebben.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF  
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN  
AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM ON AIR  
TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944 ;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories ;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport ;

Have agreed as follows :

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex ;

c) the term "aeronautical authorities" means : in the case of Belgium, the Ministry of Communications and, in the case of Brunei Darussalam, the Minister of Communications or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities ;

d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement ;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination ;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and condi-

tions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;

i) The terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party :

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ; and

c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

#### *Article 3. Designation to operate services*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

#### *Article 4. Authorization to operate services*

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

*Article 5. Revocation or suspension of operating authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently ;

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention ;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement ;

c) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party ;

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

*Article 6. Application of laws and regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party ;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.



*Article 7. Certificates and licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

*Article 8. Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties ; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any

request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

#### *Article 9. User charges*

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

#### *Article 10. Customs and Excise*

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are :

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party ;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

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

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

5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

#### *Article 11. Capacity*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to :

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;

b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area ;

c) the requirements of long-haul airline operation.

5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical

authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include inter alia the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

#### *Article 12. Change of gauge*

The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions :

a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;

b) that the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

c) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement ;

d) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

#### *Article 13. Tariffs*

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction ; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

10. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors.

The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

#### *Article 14. Staff requirements*

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other organization, com-

pany or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

#### *Article 15. Sales and revenues*

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by that airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

#### *Article 16. Exchange of information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

#### *Article 17. Consultations*

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### *Article 18. Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows :

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as needed.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

*Article 19. Modifications*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article 20. Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Registration*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 22. Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification through diplomatic channels confirming that the Contracting Parties have fulfilled their internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.



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

Done at Brussels on the 18 February 1994, in two originals each in the French, Dutch, English and Malay languages, all texts being equally authentic. In case of divergence for the purpose of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium :

ROBERT URBAIN  
Minister of Foreign Trade

For the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam :

DATO SERI LAILA JASA AWANG HAJI ZAKARIA  
BIN DATU MAHAWANGSA AWANG HAJI SULAIMAN  
Minister of Communications

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of Brunei Darussalam

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Brunei Darussalam	Any points	Points in Belgium	Any points

2. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Brunei Darussalam	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Points in Brunei Darussalam	Any points

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET  
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTE LE SULTAN ET YANG DI-PER-  
TUAN DU BRUNEI DARUSSALAM RELATIF AU TRANSPORT AE-  
RIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique

et

Le Gouvernement de sa Majeste le Sultan et Yang Di-pertuan du Brunei Darussalam

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le domaine du transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit:

*Article 1. Définitions*

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une autre interprétation:

a) le terme "la Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tout amendement des Annexes ou de la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94, pour autant que lesdits Annexes et amendements aient été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) le terme "l'Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe jointe audit Accord, ainsi que toute modification apportée à l'Accord ou à l'Annexe;

c) l'expression "autorités aéronautiques" signifie : dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications, et dans le cas du Brunei Darussalam, le Ministre des Communications, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

f) l'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord ;

g) le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion cependant des rémunérations et des conditions relatives au transport de courrier;

h) l'expression "rupture de charge" signifie l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée, de telle manière qu'une section de la route est desservie par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) les expressions "équipement de bord", "équipement au sol", "provisions de bord", "pièces de rechange" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, effectuer des escales sur ledit territoire afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

#### *Article 3. Désignation en vue de l'exploitation des services*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour la première Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

#### *Article 4. Autorisation d'exploitation des services*

1. Dès réception d'un avis de désignation émanant de l'une des Parties contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie con-

tractante, en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, accorderont sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations appropriées en vue de l'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise de transport aérien a été désignée.

2. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien pourra commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

#### *Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit, à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, à titre temporaire ou permanent, les autorisations mentionnées à l'article 4 :

a) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne peut leur démontrer qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité avec la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux;

b) lorsque dans l'exploitation des services, ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux conditions prescrites en vertu du présent Accord;

c) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ;

d) lorsque les autorités aéronautiques n'ont pas reçu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et la direction effective de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de celle-ci.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates en vue d'éviter des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne pourront être exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

#### *Article 6. Application des lois et règlements*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le congé, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les mesures sanitaires et la quarantaine devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et passagers ou en leur nom ainsi que pour les mar-

chandises et le courrier, pendant le transit par le territoire de la première Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

Les passagers en transit par le territoire de l'une des Parties contractantes seront soumis tout au plus à un contrôle simplifié.

3. Dans l'application de ses règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et installations connexes sous son autorité, aucune des Parties contractantes ne pourra accorder la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

#### *Article 7. Certificats, brevets et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies sur la base des dispositions de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été portée à la connaissance de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

#### *Article 8. Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation d'assurer, dans leurs rapports mutuels, la protection de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire en vue de prévenir toute capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre forme de menace à l'encontre de la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties contractantes se conformeront 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, si-

gnée à la Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et reprises dans les Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés à leur registre ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les mesures en matière de sûreté prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les dispositions appropriées pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main ainsi que des marchandises avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie contractante lui adresserait en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures de sûreté spéciales pour ses aéronefs ou ses passagers.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne est commis, ou qu'il y a menace d'un tel acte, les Parties contractantes se prêteront assistance en facilitant les communications et en prenant toute autre mesure appropriée visant à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

7. Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante dans les trente (30) jours constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

#### *Article 9. Taxes d'utilisation*

1. Les taxes imposées sur le territoire de l'une des Parties contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne pourront être supérieures à celles imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encouragera ses autorités habilitées à percevoir lesdites taxes et l'entreprise de transport aérien désignée utilisant les services et installations à se consulter, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les utilisateurs seront informés suffisamment à l'avance de tout projet de modification des taxes d'utilisation afin qu'ils puissent donner leur avis avant que ces modifications ne soient introduites.

*Article 10. Douanes et accises*

1. Chaque Partie contractante exemptera l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres biens destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploitant les services convenus, ainsi que sur les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux biens visés au paragraphe 1 du présent article, que ces biens soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, à condition :

a) qu'ils soient introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte mais ne soient pas aliénés sur le territoire de la première Partie contractante;

b) qu'ils soient conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) qu'ils soient embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal de bord, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient été aliénés d'une autre manière en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues par le présent article seront également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu, avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, des arrangements en vue du prêt ou de la cession, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de biens visés au paragraphe 1 du présent article.



*Article 11. Capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront en rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués en des points des routes spécifiées situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats de la région;
- c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services de long-courriers.

5. Au plus tard 30 jours avant la date de début d'exploitation de tout service convenu, les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation leurs programmes de vol aux autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes. Lesdits programmes comprendront notamment le type de service, les aéronefs devant être utilisés, les fréquences et les horaires des vols.

Toute modification ultérieure sera soumise à la même procédure.

Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

*Article 12. Rupture de charge*

L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pourra effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante aux conditions suivantes :

- a) la substitution est justifiée par des impératifs de rentabilité de l'exploitation;
- b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera ce service uniquement

en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche, et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de rupture de charge dans le but de prendre à bord le trafic provenant du second ou de débarquer du trafic destiné à celui-ci, et la capacité sera fixée prioritairement en fonction de cet objectif;

c) l'entreprise de transport aérien ne pourra se présenter aux yeux du public, que ce soit par des moyens publicitaires ou autres, comme assurant un service dont l'origine se situe au point où a lieu la rupture de charge, sauf dispositions contraires dans l'Annexe au présent Accord;

d) pour tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante où s'effectue la rupture de charge, un vol seulement sera permis au départ de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol.

### *Article 13. Tarifs*

1. Les Parties contractantes permettront qu'un tarif relatif à une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces dernières.

2. Les tarifs appliqués au transport sur des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, lorsque cela est jugé souhaitable, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et devront être reçus par elles au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord à propos du tarif qui leur a été soumis, ce tarif sera considéré comme approuvé et entrera en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Dans le cas où les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir de réduire à moins de trente (30) jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord.

4. Dans le cas où les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié leur désaccord comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront conformément à l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles en aviseront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées essaieront, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de nonante (90) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie a reçu notification, un nouveau tarif ne peut être établi, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliqueront.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante ne l'ont pas approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veilleront à ce que les tarifs appliqués et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et ne fassent pas l'objet de remises.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne pourront appliquer des tarifs moins élevés ni des conditions tarifaires moins restrictives que ceux/celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

#### *Article 14. Dispositions en matière de personnel*

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sera autorisée, sur base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants, ainsi que le personnel d'exploitation et des secteurs commercial et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise de transport aérien désignée pourra, à son gré, satisfaire ces besoins en recourant à son propre personnel, de quelque nationalité que ce soit, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec lesdits lois et règlements, chacune des Parties contractantes accordera, sur base de réciprocité et dans le plus bref délai possible, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans les limites autorisées par les lois nationales, les deux Parties contractantes exempteront le personnel assurant certains services et fonctions temporaires de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents similaires.

*Article 15. Ventes et recettes*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée sera autorisée à procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie dudit territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne pourra acquérir librement lesdits titres de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise de transport aérien .

2. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent de recettes réalisées par ladite entreprise sur son territoire. Lesdits transferts se feront sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché des changes pour les paiements courants et applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chacune des Parties contractantes exemptera, sur base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de toute forme de taxe sur les revenus ou les bénéfices que ladite entreprise de transport aérien tire, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne s'appliquera pas si une Convention en vue d'éviter la double imposition et prévoyant une exemption similaire est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

*Article 16. Echange d'informations*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leur entreprise de transport aérien désignée respective en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ce dernier; elles échangeront notamment des copies des certificats et des autorisations en cours pour les services sur les routes spécifiées, ainsi que des modifications, des décisions d'exemption et des tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris toute modification y apportée, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services con-

venus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus, avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

#### *Article 17. Consultations*

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration dans toutes les matières relatives à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou encore l'une ou l'autre Partie contractante pourra soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral sera constitué comme suit :

Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres désigneront de commun accord un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un Etat tiers; il agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu où siègera le tribunal.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à désigner un ou des arbitres, selon le cas.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante sera fondée à demander l'application de l'article 5 du présent Accord.

5. Les Parties contractantes supporteront à parts égales les dépenses du tribunal arbitral.

*Article 19. Modifications*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront avoir lieu au niveau des autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention multilatérale de caractère général en matière de transports aériens, liant les deux Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu conformément au paragraphe 1 du présent article afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale affectent les dispositions du présent Accord.

3. Toute modification convenue à la suite desdites consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

*Article 20. Dénonciation*

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

*Article 21. Enregistrement*

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

*Article 22. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite, transmise par la voie diplomatique, confirmant l'accomplissement par les Parties Contractantes de leurs procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, dûment mandatés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 18 février 1994 en double exemplaire en langues française, néerlandaise, anglaise et malaise, chacun des textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

ROBERT URBAIN

Ministre du Commerce extérieur

Pour le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunei Darussalam:

DATO SERI LAILA JASA AWANG HAJI ZAKARIA

BIN DATU MAHAWANGSA AWANG HAJI SULAIMAN

Ministre des Communications

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Brunei Darussalam

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Darussalam	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

2. Routes du Royaume de Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Darussalam	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	Points au Darussalam	Points au choix

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pourront, sur un vol ou sur tous les vols, omettre un ou plusieurs points situés sur les routes convenues ou les desservir dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont ces entreprises possèdent la nationalité.



[ MALAY TEXT — TEXTE MALAIS ]

**PERJANJIAN  
DI ANTARA  
KERAJAAN THE KINGDOM OF BELGIUM  
DENGAN  
KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA  
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN  
NEGARA BRUNEI DARUSSALAM  
MENGENAI PENGANGKUTAN UDARA**

**KERAJAAN THE KINGDOM OF BELGIUM**  
**DENGAN**  
**KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA**  
**PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN**  
**NEGARA BRUNEI DARUSSALAM**

Sebagai pihak-pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang mula ditandatangani di Chicago pada Tujuh haribulan Disember 1944;

Dengan maksud hendak membuat perjanjian, tambahan kepada Konvensyen tersebut, bagi tujuan menetapkan perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara dan di luar wilayah masing-masing;

Dengan maksud untuk memastikan peringkat keamanan dan keselamatan yang paling tinggi di dalam pengangkutan udara antarabangsa;

Telah bersetuju seperti berikut:

**PERKARA I**  
**TAFSIRAN**

Bagi maksud Perjanjian ini, kecuali jika maksudnya berkehendakkan makna yang lain:

- (a) perkataan "Konvensyen" bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang mula ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember 1944 dan termasuk mana-mana Tambahan kepadanya yang telah terpakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen tersebut dan mana-mana pindaan kepada Tambahan-Tambahan atau kepada Konvensyen di bawah Perkara 90 dan 94 mengenainya setakat yang Tambahan-Tambahan dan pindaan-pindaan tersebut telah dipakai dan disahkan oleh kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian.
- (b) perkataan "Perjanjian" bermakna Perjanjian ini, Tambahan yang berlampir bersama ini, dan mana-mana perubahan kepada Perjanjian ini atau kepada Tambahan;
- (c) perkataan "pihak-pihak berkuasa aeronautikal" bermakna: bagi pihak Belgium Menteri Perhubungan dan, bagi pihak Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan atau, dalam kedua-dua pihak, mana-mana pihak berkuasa yang lain atau sesecrang yang telah diberikuasa untuk melaksanakan tugas-tugas yang pada masa ini dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa yang berkenaan;
- (d) perkataan "Wilayah", "Perkhidmatan Udara", "Perkhidmatan Udara Antarabangsa", "Syarikat Penerbangan" dan "Singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan" mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya di dalam Perkara 2 dan 96 dari Konvensyen itu;

- (e) perkataan "Syarikat penerbangan yang ditetapkan" bermakna sesebuah syarikat penerbangan yang telah ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara-Perkara 3 dan 4 dari Perjanjian ini;
- (f) perkataan "Perkhidmatan-Perkhidmatan yang dipersetujui" bermakna perkhidmatan-perkhidmatan yang berjadual pada laluan-laluan yang ditetapkan di dalam Tambahan kepada Perjanjian ini bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel, berasingan atau bergabung;
- (g) perkataan "Tarif" bermakna harga-harga yang dikenakan bagi pengangkutan penumpang-penumpang, bagej dan kargo dan syarat-syarat di bawah mana harga-harga itu digunakan, termasuk harga-harga dan syarat-syarat untuk agensi dan perkhidmatan-perkhidmatan tambahan yang lainnya, tetapi tidak termasuk membayar upah dan syarat-syarat bagi pengangkutan mel;
- (h) perkataan "Perubahan ukuran" bermakna pengendalian satu daripada perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan dalam mana sebahagian daripada laluan itu dilalui oleh pesawat dengan muatan yang berlainan daripada yang digunakan pada bahagian yang lain;
- (i) perkataan "peralatan pesawat terbang", "peralatan lapangan terbang", "stor pesawat terbang", "alat-alat ganti" mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya di dalam Tambahan 9 dari Konvensyen tersebut.

**PERKARA 2**  
**PEMBERIAN HAK-HAK**

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberi kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kecuali sebagaimana yang ditentukan di dalam Tambahan tersebut, hak-hak berikut untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi:
  - (a) untuk terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Yang mengikat Perjanjian yang satu lagi;
  - (b) untuk membuat persinggahan-persinggahan dalam wilayah itu bagi maksud-maksud bukan pengangkutan; dan
  - (c) untuk membuat persinggahan-persinggahan dalam wilayah itu bagi maksud untuk mengangkut dan memunggah, sementara mengendalikan laluan-laluan yang ditentukan di dalam Tambahan, trafik antarabangsa penumpang-penumpang, kargo dan mel, berasingan atau bergabung.
2. Tiada sebarang apapun dalam perenggan 1 dari Perkara ini boleh dianggap memberi kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kelebihan bagi mengangkut, dalam wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, penumpang-penumpang, kargo dan mel yang diangkut untuk membayar upah atau sewa dan menuju ke tempat lain di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

**PERKARA 3**  
**PENETAPAN UNTUK MENGENDALIKAN**  
**PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN**

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menetapkan, melalui nota diplomatik, kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, sebuah syarikat penerbangan untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan di dalam Tambahan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.
  
2. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menarik balik, melalui nota diplomatik kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, penetapan bagi mana-mana syarikat penerbangan dan untuk menetapkan yang lainnya.

**PERKARA 4**  
**PEMBERIAN KUASA UNTUK MENGENDALIKAN**  
**PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN**

1. Berikutan menerima notis penetapan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hendaklah, selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturannya, memberi tanpa bertangguh kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan kebenaran-kebenaran yang bersesuaian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada mana syarikat penerbangan itu telah ditetapkan.
  
2. Setelah menerima kebenaran berkenaan syarikat penerbangan itu bolehlah memulakan pada bila-bila masa untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui; dengan sepenuhnya atau sebahagiannya, dengan syarat syarikat penerbangan tersebut mematuhi peruntukan-peruntukan yang dikenakan dari Perjanjian ini dan supaya tarif berkenaan adalah ditetapkan menurut peruntukan-peruntukan dari Perkara 13 dari Perjanjian ini.

**PERKARA 5**  
**PEMBATALAN DAN PENGGANTUNGAN KEBENARAN**  
**MENGENDALIKAN**

1. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menahan kebenaran yang disebutkan dalam Perkara 4 berhubung dengan syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, untuk membatalkan atau menggantungkan kebenaran berkenaan atau mengenakan syarat-syarat, sementara atau tetap;
  - (a) jika sekiranya syarikat penerbangan yang berkenaan gagal untuk memuaskan hati mereka bahawa ianya adalah layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang biasanya dan berpatutan dikenakan kepada pengendalian perkhidmatan udara antarabangsa oleh pihak-pihak berkuasa ini selaras dengan Konvensyen;
  - (b) jika sekiranya syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal untuk mengendalikan menurut syarat-syarat yang ditetapkan di bawah Perjanjian ini;
  - (c) jika sekiranya syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal mematuhi undang-undang dan syarat-syarat dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu;
  - (d) jika sekiranya mereka tidak berpuas hati bahawa pemilikan sebahagian besar dan pengawalan sebenar syarikat penerbangan itu adalah terletak di Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan atau warganegara-warganegaraanya.



Melainkan tindakan serta-merta diperlukan untuk menghindarkan pelanggaran-pelanggaran lanjut undang-undang atau peraturan-peraturan yang disebutkan di atas, maka hak yang disebutkan di perenggan 1 dari perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi selaras dengan Perkara 17 dari Perjanjian ini.

## PERKARA 6

### PENGENAAN UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN-PERATURAN

1. Undang-undang dan peraturan-peraturan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang berkaitan dengan kemasukan kepada, menetap di dalam, atau bertolak dari wilayahnya bagi pesawat terbang yang mengendalikan perjalanan udara antarabangsa atau kepada pengendalian dan perjalanan pesawat terbang berkenaan hendaklah dipatuhi oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu setelah memasuki ke dalam, bertolak dari dan semasa berada di dalam wilayah tersebut.
2. Undang-undang dan peraturan-peraturan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhubung dengan kemasukan, pelepasan, persinggahan, imigresen, pasport-pasport, kastam-kastam, matawang, keperluan-keperluan kesihatan dan kuarantin hendaklah dipatuhi oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dan oleh atau bagi pihak anak-anak buah kapalnya, penumpang-penumpang, kargo dan mel semasa persinggahan dari, masuk ke dalam, bertolak dari dan semasa berada di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.

Penumpang-penumpang di dalam persinggahan yang melintasi wilayah mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah tertakluk kepada tidak lebih daripada suatu pengawalan yang mudah.

3. Mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak boleh memberi keutamaan kepada syarikat penerbangannya sendiri atau mana-mana syarikat penerbangan yang lainnya ke atas syarikat penerbangan yang mengendalikan perkhidmatan udara antarabangsa yang sama dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dalam mengenakan peraturan-peraturannya yang ditentukan dalam perenggan 1 dan 2 dari perkara ini atau dalam menggunakan lapangan-lapangan terbang, pesawat-pesawat terbang, perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan udara dan segala kemudahan yang berkaitan di bawah pengawalannya.

## PERKARA 7

### PERAKUAN-PERAKUAN DAN LESEN-LESEN

1. Perakuan-perakuan "airworthiness", perakuan-perakuan kecekapan dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau dijadikan sah oleh satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan masih berkuatkuasa, hendaklah diiktiraf sebagai sah oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui dengan syarat perakuan-perakuan atau lesen-lesen tersebut telah dikeluarkan atau dijadikan sah menurut, dan selaras dengan taraf-taraf yang ditetapkan di bawah Konvensyen tersebut.

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhak, walau bagaimanapun, untuk enggan mengiktirafkan, bagi maksud penerbangan-penerbangan yang dilakukan di atas wilayahnya sendiri, perakuan-perakuan kecekapan dan lesen-lesen yang diberikan kepada warganegara-warganegara sendiri oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

2. Jika perakuan-perakuan atau lesen-lesen yang disebut di perenggan 1 dari perkara ini dikeluarkan atau dijadikan sah selaras kepada keperluan-keperluan yang berbeza daripada taraf-taraf yang ditetapkan di bawah Konvensyen tersebut, dan jika perbezaan itu telah dikemukakan kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi boleh memohon perundingan-perundingan menurut Perkara 17 dari Perjanjian ini dengan maksud untuk memuaskan diri mereka bahawa keperluan-keperluan yang dipersoalkan adalah diterima oleh mereka.

Kegagalan untuk mencapai suatu persetujuan yang memuaskan berhubung dengan keselamatan penerbangan-penerbangan akan menjadikan sebab pengenaan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

**PEKARA 6**

**KESELAMATAN PENERBANGAN**

1. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian mengesahkan semula bahawa kewajiban mereka untuk melindungi, dalam hubungan bersama mereka, keselamatan penerbangan awam terhadap gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang penting dalam Perjanjian ini.
2. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyediakan apabila diminta segala bantuan yang perlu di antara satu dengan lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan rampasan pesawat terbang awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang-penumpangnya, pesawat terbang, anak-anak buah kapalnya, lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan apa jua ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.
3. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan Konvensyen Mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Yang Lain Yang Dilakukan Di Pesawat Terbang yang mula ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen Bagi Penumpasan Rampasan Pesawat Terbang Yang Menyalahi Undang-Undang yang mula ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen Bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang mula ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971.
4. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam hubungan-hubungan bersama mereka, bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa setakat mana peruntukan-peruntukan keselamatan tersebut berkenaan kepada Pihak-Pihak Yang Mengikat

Perjanjian; mereka hendaklah menghendaki pengendali-pengendali pesawat terbang yang didaftarkan oleh mereka, atau pengendali-pengendali pesawat terbang yang mempunyai tempat utama pemiagaan atau tempat tinggal yang tetap di dalam wilayah mereka dan pengendali-pengendali lapangan terbang-lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan.

5. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan yang diperlukan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk masuk ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan untuk memastikan bahawa langkah-langkah yang mencukupi diambil dengan berkesannya untuk memeriksa penumpang-penumpang, anak-anak buah kapal, barang-barang yang dibawa termasuk kargo sebelum dan semasa memasuki pesawat atau pemunggahan. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi pertimbangan yang positif terhadap sebarang permohonan daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas yang berpatutan untuk pesawat terbangnya atau penumpang-penumpang untuk mengatasi ancaman-ancaman tertentu.
  
6. Apabila satu kejadian atau ancaman bagi satu kejadian rampasan yang menyalahi undang-undang ke atas pesawat awam atau tindakan-tindakan yang menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan penumpang-penumpang, anak-anak buah kapalnya, pesawat udara, lapangan terbang-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan komunikasi dan langkah-langkah bersesuaian lain yang bertujuan untuk menamatkan dengan segera dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.

7. Jika sekiranya Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bolehlah memohon perundingan-perundingan serta-merta dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan. Kegagalan untuk mencapai persetujuan dalam tempoh tiga puluh (30) hari akan menjadikan sebab-sebab bagi penganan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

**PERKARA 9**

**BAYARAN-BAYARAN PENGGUNA**

1. Bayaran-bayaran dikenakan dalam wilayah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian ke atas syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk penggunaan lapangan terbang-lapangan terbang dan lain-lain kemudahan penerbangan oleh pesawat terbang dari syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hendaklah tidak melebihi dari apa yang dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara yang serupa.
  
2. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menggalakkan perundingan-perundingan di antara pihak-pihak berkuasa mengenakan bayaran yang layak dan syarikat penerbangan masing-masing yang menggunakan kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan, di mana boleh dilaksanakan, melalui badan-badan perwakilan syarikat-syarikat penerbangan tersebut. Notis yang berpatutan hendaklah diberikan mengenai sebarang cadangan bagi perubahan-perubahan dalam bayaran-bayaran pengguna untuk membolehkan mereka menyatakan pandangan-pandangan mereka sebelum perubahan-perubahan dibuat.

**PERKARA 10**  
**KASTAM DAN EKSAIS**

1. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengecualikan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dari sekatan import, duti kastam, cukai-cukai eksais, bayaran pemeriksaan dan duti-duti negara yang lainnya, duti-duti daerah atau duti-duti tempatan dan bayaran-bayaran ke atas pesawat terbang, bahanbakar, minyak pelincir, bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti termasuk enjin-enjin, dan peralatan biasa pesawat udara, peralatan lapangan terbang, barang-barang bekalan pesawat terbang dan barang-barang yang lainnya untuk digunakan atau seinata-mata untuk kegunaan berkaitan dengan pengendalian atau perkhidmatan pesawat terbang dari syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, dan termasuk stok tiket-tiket yang bercetak, bil-bil pesawat terbang, dan lain-lain bahan cetak yang mengandungi lambang syarikat yang dicetak di atasnya dan bahan publisiti yang biasanya diedarkan dengan percuma oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan.
2. Pengecualian-pengecualian yang diberikan oleh perkara ini hendaklah berkaitan kepada barang-barang yang disebut di perenggan 1 dari Perkara ini, sama ada barang-barang tersebut digunakan atau dibekalkan sepenuhnya di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberikan pengecualian ini, dengan syarat barang-barang tersebut adalah:
  - (a) diperkenalkan ke dalam wilayah dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian oleh atau bagi pihak syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, tetapi tidak dipindahkan ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu;



- (b) disimpan dalam pesawat udara syarikat penerbangan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian semasa tiba dalam atau meninggalkan wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi;
  - (c) dibawa masuk ke dalam pesawat udara syarikat penerbangan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan dimaksudkan untuk kegunaan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.
3. Peralatan penerbangan biasa, peralatan lapangan terbang, dan juga bahan-bahan dan bekalan-bekalan yang biasanya disimpan di dalam pesawat syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian, bolehlah dipungkah di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hanya dengan kebenaran pihak-pihak berkuasa kastam di wilayah tersebut. Dalam hal sedemikian, barang-barang berkenaan bolehlah diletakkan di bawah pengawasan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan sehingga barang-barang tersebut dieksport semula atau diuruskan menurut peraturan-peraturan Kastam.
4. Bagej dan kargo dalam persinggahan terus menerus hendaklah dikecualikan dari duti-duti kastam dan cukai-cukai yang lainnya.
5. Pengecualian-pengecualian yang diperuntukkan oleh perkara ini hendaklah dapat diperolehi jika syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah mengikat perjanjian dengan syarikat penerbangan yang lain, yang sama-sama menikmati pengecualian-pengecualian ini dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, bagi pinjaman atau pemindahan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi barang-barang yang dinyatakan di perenggan 1 dari perkara ini.

**PERKARA II**  
**MUATAN**

1. Hendaklah terdapat peluang yang adil dan sama bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui di antara dan di luar wilayah-wilayah masing-masing pada laluan-laluan yang ditentukan dalam Tambahan dari Perjanjian ini.
2. Dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambilkira kepentingan syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi supaya tidak mengganggu perkhidmatan-perkhidmatan itu dengan secara tidak wajar di mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu diberikan keseluruhan atau sebahagian dari laluan-laluan yang sama.
3. Perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang diberikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai perhubungan yang rapat terhadap keperluan-keperluan dari pihak awam bagi pengangkutan pada laluan-laluan yang ditentukan dan hendaklah mempunyai objektif utamanya menguntukkan, fakta-fakta pemunggahan yang sederhana, bagi muatan yang mencukupi untuk memenuhi keperluan-keperluan yang ada pada masa ini bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel di antara wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang mana telah menetapkan syarikat penerbangannya dan negara-negara dari destinasi-destinasi trafik yang terakhir.

4. Peruntukan bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel yang sama-sama diambil dan dipunggah ke tempat-tempat pada laluan-laluan yang ditentukan di dalam wilayah-wilayah dari negara-negara selain daripada syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah dibuat mengikut dasar-dasar umum bahawa muatan hendaklah berhubungkait dengan:
- (a) kehendak-kehendak trafik ke dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang telah menetapkan syarikat penerbangan tersebut;
  - (b) kehendak-kehendak trafik bagi kawasan di mana syarikat penerbangan itu melintas, selepas mengambilkira perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan lainnya yang ditetapkan oleh syarikat-syarikat penerbangan negara-negara yang memiliki kawasan tersebut;
  - (c) kehendak-kehendak pengendalian syarikat penerbangan yang jauh.
5. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh, tidak lewat daripada tiga-puluh (30) hari dari tarikh pengendalian mana-mana perkhidmatan yang dipersetujui, menghadapkan untuk kebenaran cadangan program-program penerbangan mereka kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Program-program penerbangan tersebut hendaklah termasuk di antara lainnya jenis perkhidmatan, jenis pesawat yang akan digunakan, bilangan perkhidmatan yang akan diadakan dan jadual-jadual penerbangan.

Begitu juga ini hendaklah dikenakan kepada perubahan-perubahan yang terkemudian. Dalam kes-kes yang khas, penghadan masa akan dikurangkan, tertakluk kepada kebenaran pihak-pihak berkuasa yang berkenaan.

**PERKARA 12**  
**PERUBAHAN UKURAN**

Syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah membuat perubahan ukuran dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pada syarat-syarat seperti berikut:

- (a) bahawa penggantian tersebut adalah wajar kerana sebab-sebab ekonomi bagi pengendalian;
- (b) bahawa pesawat yang mengendali pada sektor lebih jauh dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut boleh mengendalikan hanya berhubungkait dengan pesawat pada sektor terdekat dan hendaklah dijadualkan untuk berbuat sedemikian; yang terdahulu hendaklah sampai kepada tempat pertukaran bagi maksud mengangkut trafik yang dipindahkan dari atau akan dipindahkan kepada yang kemudian, dan muatannya bolehlah ditentukan dengan rujukan utama bagi maksud ini;
- (c) bahawa syarikat penerbangan tersebut tidak boleh mengiklankan kepada awam atau sebaliknya sebagai memberikan perkhidmatan yang bermula di tempat di mana pertukaran pesawat dibuat, melainkan jika dibenarkan sebaliknya oleh Tambahan kepada Perjanjian ini;
- (d) bahawa dalam hubungan dengan salah satu penerbangan pesawat udara ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dalam mana pertukaran pesawat udara dibuat, hanya satu penerbangan sahaja yang dapat diadakan keluar dari wilayah tersebut melainkan jika dibenarkan oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk mengendalikan lebih daripada satu penerbangan.

**PERKARA 13**

**TARIF**

1. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membolehkan bahawa tarif pada satu dari laluan-laluan yang ditetapkan di dalam Tambahan hendaklah ditetapkan oleh tiap-tiap syarikat penerbangan, jika boleh selepas perundingan di antara kedua syarikat penerbangan diadakan.
2. Tarif-tarif bagi pengangkutan pada perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui ke dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hendaklah ditetapkan dalam peringkat sederhana, setelah mempertimbangkan semua faktor-faktor yang berkenaan termasuk kos pengendalian, keuntungan yang berpatutan, ciri-ciri perkhidmatan, kepentingan-kepentingan pengguna dan, di mana dianggap bersesuaian, tarif-tarif dari syarikat-syarikat penerbangan yang lainnya pada keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.
3. Tarif-tarif hendaklah dihadapkan kepada dan diterima oleh pihak-pihak yang berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian sekurang-kurangnya enam puluh (60) hari sebelum cadangan tarikh untuk memperkenalkan tarif itu; dalam hal-hal tertentu, tempoh yang singkat mungkin boleh diterima oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal.

Jika dalam tempoh tiga puluh (30) hari dari tarikh penerimaan, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak memaklumkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bahawa mereka tidak berpuas hati terhadap tarif yang dihadapkan kepada mereka, maka tarif berkenaan bolehlah dianggap sebagai dapat diterima dan akan berkuatkuasa pada tarikh yang dinyatakan dalam cadangan tarif.

Jika sekiranya tempoh yang singkat untuk menghadapi tarif itu diterima oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal, mereka bolehlah juga bersetuju bahawa tempoh untuk memberikan notis tidak puas hati mereka itu haruslah kurang daripada tiga puluh (30) hari.

4. Jika notis tidak berpuas hati telah dikemukakan menurut perenggan 3 dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengadakan perundingan-perundingan menurut Perkara 17 dari Perjanjian ini dan berusaha untuk menentukan tarif tersebut dengan persetujuan bersama.
5. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal tidak mempersetujui mana-mana tarif yang dihadapkan kepada mereka di bawah perenggan 3 dari perkara ini atau pada menentukan mana-mana tarif di bawah perenggan 4 dari perkara ini, pertikaian tersebut hendaklah diselesaikan menurut peruntukan-peruntukan Perkara 18 dari Perjanjian ini.
6. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu daripada Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian menjadi tidak berpuas hati dengan tarif yang ditetapkan, mereka hendaklah memaklumkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah berusaha, jika diperlukan, untuk mencapai persetujuan.

Jika dalam tempoh sembilan puluh (90) hari dari tarikh penerimaan notis tidak puas hati, suatu tarif yang baru tidak dapat ditetapkan, maka peraturan-peraturan sebagaimana yang dinyatakan dalam perenggan-perenggan 4 dan 5 dari perkara ini hendaklah dikenakan.

7. Bila tarif-tarif telah ditentukan menurut peruntukan-peruntukan dari perkara ini, tarif-tarif berkenaan hendaklah berkuatkuasa sehingga tarif-tarif yang baru telah ditetapkan menurut peruntukan-peruntukan perkara ini atau Perkara 18 dari Perjanjian ini.

8. Tiada sebarang tarif pun boleh berkuatkuasa jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak berpuas hati dengannya kecuali di bawah peruntukan perenggan 4 dari Perkara 18 dari Perjanjian ini.

9. Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berusaha untuk memastikan bahawa tarif-tarif yang dibayar dan dikutip itu bersesuaian dengan tarif-tarif yang telah dibenarkan oleh mereka dan tidak tertakluk kepada potongan.

10. Tanpa mudarat kepada penganan peruntukan-peruntukan perenggan-perenggan yang terdahulu dari Perkara ini, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah dibenarkan untuk menyamakan, pada sektor-sektor dari perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui di mana mereka menjalankan hak-hak pengangkutan "fifth freedom", tarif-tarif yang dikenakan oleh hak-hak pengangkutan "third freedom" dan "fourth freedom" pada sektor-sektor yang sama.

Harga-harga yang dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan "fifth freedom" hendaklah tidak kurang daripada dan syarat-syarat tarif hendaklah tidak terlalu terhad daripada apa yang diperolehi dari syarikat-syarikat penerbangan "third freedom" dan "fourth freedom".

**PERKARA 14**

**KEPERLUAN-KEPERLUAN KAKITANGAN**

1. Syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah diberikan atas dasar timbal balas, untuk menyenggara di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi perwakilan-perwakilannya dan perdagangan, kakitangan pengendalian dan teknikal sebagaimana yang diperlukan berhubung dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.
2. Keperluan-keperluan kakitangan ini boleh, di atas pilihan syarikat penerbangan yang ditetapkan, berpuas hati dengan pegawai dan kakitangannya sendiri dari mana-mana bangsa atau dengan menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dari pertubuhan, syarikat atau syarikat penerbangan lain yang mengendalikan di dalam wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan dibenarkan untuk mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan tersebut di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.
3. Perwakilan-perwakilan dan kakitangan hendaklah tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturan berkenaan, tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh, atas dasar timbal balas dan dengan tanggungan yang minimum, memberikan pas-pas kerja yang diperlukan, visa-visa pekerjaan atau dokumen-dokumen lain yang sama kepada perwakilan-perwakilan dan kakitangan yang disebutkan di perenggan 1 dari perkara ini.
4. Setakat mana yang dibenarkan di bawah undang-undang negara, kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah tidak menghendaki keperluan pas-pas kerja atau visa-visa pekerjaan atau lain-lain dokumen yang serupa untuk kakitangan yang melaksanakan perkhidmatan-perkhidmatan dan tugas-tugas sementara.



**PERKARA 15**  
**PENJUALAN DAN PENDAPATAN**

1. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah diberikan hak untuk menjalankan penjualan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dengan secara langsung, di atas kebijaksanaannya, melalui agen-agennya.

Tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan adalah berhak untuk menjual pengangkutan dengan mata wang wilayah berkenaan atau, di atas kebijaksanaannya, dalam mata wang yang mudah ditukar di negara-negara lain.

Sesiapa juga adalah berhak untuk membeli pengangkutan tersebut dalam mata wang yang dapat diterima oleh syarikat penerbangan tersebut.

2. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pertukaran percuma bagi lebihan penerimaan di atas perbelanjaan yang digunakan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dalam wilayahnya. Pertukaran-pertukaran berkenaan bolehlah dikenakan atas dasar kadar pertukaran rasmi bagi pembayaran-pembayaran masakini, atau jika tidak ada kadar pertukaran rasmi, pada kadar pasaran pertukaran mata wang asing bagi pembayaran-pembayaran masakini, yang dikenakan pada tarikh memperkenalkan permohonan untuk pertukaran oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan adalah tidak tertakluk kepada sebarang pembayaran-pembayaran terkecuali pembayaran kepada perkhidmatan biasa yang dikutip dari bank-bank untuk pengurusan tersebut.

3. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh, atas dasar timbal balas, mengecualikan syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dari sebarang cukai atau pendapatan atau keuntungan yang diperolehi oleh syarikat penerbangan tersebut di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian pertama daripada pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa, dan juga termasuk sebarang cukai ke atas perolehan atau modal.

Peruntukan-peruntukan ini tidak akan berkuatkuasa, jika suatu Konvensyen untuk pengelakkan kedua cukai yang memerlukan pengecualian yang sama hendaklah berkuatkuasa di antara kedua buah Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

**PERKARA 16**  
**PERTUKARAN MAKLUMAT.**

1. Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh bertukar maklumat, seberapa segera yang boleh, mengenai kebenaran masa itu yang diberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan mereka masing-masing untuk memberi perkhidmatan kepada, melalui dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu. Ini termasuk salinan-salinan sijil-sijil keterangan dan kebenaran pada masa itu untuk perkhidmatan-perkhidmatan pada laluan-laluan yang ditentukan, berserta dengan pindaan, perintah dan rupa bentuk perkhidmatan yang dibenarkan.
2. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan syarikat penerbangan yang ditetapkannya menyediakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, setakat yang boleh dibuat dengan lebih awal, salinan-salinan tarif, jadual-jadual, termasuk sebarang ubahsuaian mengenainya, dan segala maklumat lain yang berkaitan dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, termasuk maklumat mengenai muatan yang diperuntukan dalam tiap-tiap dari laluan-laluan yang ditentukan dan sebarang maklumat lanjut yang mungkin dikehendaki untuk memuaskan hati pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bahawa keperluan-keperluan dari Perjanjian ini dipatuhi dengan sempurna.
3. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan syarikat penerbangan yang ditetapkannya menyediakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi perangkaan berhubung dengan pengangkutan yang dijalankan dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang menunjukkan tempat-tempat naik dan turun.

**PERKARA 17**  
**PERUNDINGAN-PERUNDINGAN**

1. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah mengadakan perundingan di antara satu sama lain dari masa ke semasa dengan maksud untuk memastikan kerjasama yang erat dalam semua hal yang melibatkan pelaksanaan, dan mematuhi dengan cara yang memuaskan, peruntukan-peruntukan dari Perjanjian ini dan juga Tambahannya.
  
2. Perundingan-perundingan berkenaan bolehlah dimulakan dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh menerima permohonan tersebut, terkecuali sepertimana yang dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

**PERKARA 18**  
**PENYELESAIAN PERTIKAIAN**

1. Jika terbit sebarang pertikaian di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersabit dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah pada mulanya berusaha menyelesaikannya melalui perundingan.
  
2. Jika Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal mencapai penyelesaian melalui rundingan, mereka boleh menyetujui supaya merujukkan pertikaian itu untuk mendapatkan keputusan kepada beberapa orang atau badan, atau salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menyerahkan pertikaian itu untuk mendapatkan keputusan kepada sebuah tribunal yang terdiri dari tiga (3) orang penimbangtara.
  
3. Tribunal penimbangtara hendaklah mengandungi perkara-perkara berikut:

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menamakan seorang penimbangtara dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan oleh salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, melalui saluran diplomatik, suatu permohonan bagi penimbangtara dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Kedua-dua penimbangtara ini hendaklah atas persetujuan melantik penimbangtara yang ketiga dalam tempoh enam puluh (60) hari selanjutnya. Penimbangtara yang ketiga hendaklah warganegara dari Negara Ketiga, hendaklah bertindak sebagai Yang Di-Pertua badan penimbangtara dan hendaklah menentukan tempat di mana tribunal itu akan diadakan.

Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal menamakan seorang penimbangtara dalam tempoh yang ditentukan, atau jika penimbangtara yang

ketiga tidak dilantik dalam tempoh yang ditentukan, Yang Di-Pertua Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa boleh atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian melantik seorang penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara sebagaimana yang diperlukan.

4. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mematuhi sebarang keputusan yang diberi di bawah perenggan-perenggan 2 dan 3 dari perkara ini.

Jika di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal mematuhi keputusan tersebut, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bolehlah mendapatkan alasan untuk mengenakan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

5. Segala perbelanjaan tribunal penimbangtara ini adalah ditanggung bersama di antara kedua-dua belah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

**PERKARA 19**  
**UBAHSUAIAN**

1. Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian menganggapnya perlu untuk mengubahsui mana-mana peruntukan dari Perjanjian ini, maka ia boleh meminta supaya perundingan diadakan di antara Pihak Yang Mengikat Perjanjian Yang Satu Lagi itu. Perundingan-Perundingan itu, yang mana boleh diadakan di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal dan mungkin inelalui perbincangan atau persuratan, hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh permohonan tersebut.
2. Jika satu konvensyen udara berbagai hala biasa berkuatkuasa bersabit kedua-dua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, peruntukan-peruntukan konvensyen itu hendaklah dipakai. Perundingan-perundingan menurut perenggan 1 dari Perkara ini bolehlah diadakan memandangkan kepada penentuan sejauh mana Perjanjian ini terlibat oleh peruntukan-peruntukan konvensyen berbagai hala tersebut.
3. Sebarang ubahsuaian yang dipersetujui menerusi perundingan-perundingan itu, hendaklah berkuatkuasa bilamana ianya telah disahkan dengan pertukaran nota-nota diplomatik.

**PERKARA 20**  
**PENAMATAN**

1. Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis bertulis melalui saluran diplomatik kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bagi keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini.

Notis tersebut hendaklah disampaikan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

2. Perjanjian ini hendaklah ditamatkan satu (1) tahun selepas tarikh penerimaan notis berkenaan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, kecuali notis untuk menamatkan itu ditarik balik atas kehendak sendiri sebelum tamat tempohnya.

Dengan tiada makluman penerimaan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian Yang Satu lagi itu, notis itu hendaklah dianggap sebagai telah diterima empat-belas (14) hari selepas penerimaan notis oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.



**PERKARA 21  
PENDAFTARAN**

Perjanjian ini dan sebarang pindaan kepadanya hendaklah didaftarkan dengan  
Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

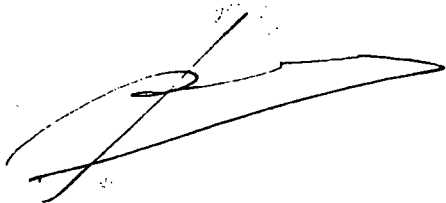
**PERKARA 22**  
**MULA BERKUATKUASA**

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh pemberitahuan bertulis terakhir melalui saluran-saluran diplomatik mengesahkan bahawa Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah memenuhi peraturan-peraturan dalam negeri mereka yang diperlukan bagi mulanya berkuatkuasa Perjanjian ini.

Pada menyaksikannya, maka yang bertandatangan di bawah, yang diberikuasa dengan sempurna oleh Kerajaan-Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

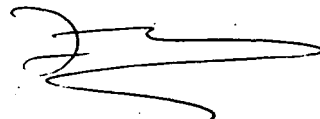
DIPERBUAT di ..Brussels..... pada ....18..hb..Februari..1994.. dalam dua salinan asal dalam bahasa-bahasa Inggeris, Belanda, Perancis dan Melayu, kesemua teks adalah sama sahny. Dalam hal di mana terdapat perbezaan bagi tujuan penafsiran teks Inggeris hendaklah dipakai.

**BAGI PIHAK KERAJAAN THE  
KINGDOM OF BELGIUM**



**[MR ROBERT URBAIN]**  
Menteri Perdagangan Luar dan Hal  
Ehwal Eropah  
The Kingdom of Belgium

**BAGI PIHAK KERAJAAN KEBAWAH  
DULI YANG MAHA MULIA  
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN  
DAN YANG DI-PERTUAN NEGARA  
BRUNEI DARUSSALAM**



**[DATO SERI LAILA JASA AWANG  
HAJI ZAKARIA BIN DATU  
MAHAWANGSA HAJI SULAIMAN]**  
Menteri Perhubungan  
Negara Brunei Darussalam

**TAMBAHAN  
JADUAL LALUAN-LALUAN**

**1. Laluan-laluan bagi the Kingdom of Belgium**

<b>Tempat-tempat bertolak</b>	<b>Tempat-tempat Pertengahan</b>	<b>Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam</b>	<b>Tempat-tempat Jauh</b>
Tempat-tempat di Belgium	Mana-mana Tempat	Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Mana-mana Tempat

**2. Laluan-laluan bagi Negara Brunei Darussalam**

<b>Tempat-tempat bertolak</b>	<b>Tempat-tempat Pertengahan</b>	<b>Tempat-tempat di Belgium</b>	<b>Tempat-tempat Jauh</b>
Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Mana-mana Tempat	Tempat-Tempat di Belgium	Mana-mana Tempat

Mana-mana tempat atau tempat-tempat pada laluan-laluan yang dipersetujui boleh tidak disinggahi oleh syarikat-syarikat penerbangan dari kedua-dua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian atau boleh dikendalikan dalam susunan yang bertalian pada satu atau kesemua penerbangan, asalkan tempat bertolak atau tiba itu di dalam negara dari warganegaranya.

**No. 40151**

---

**Denmark  
and  
India**

**Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of India concerning relieve from payment of the instalment of D.Kr. 1 million falling due for payment March 31, 1973 on the Danish Government food loan to India of May 12, 1966. New Delhi, 13 and 27 March 1973**

**Entry into force:** *27 March 1973 by the exchange of the said notes*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Denmark, 1 April 2004*

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Danemark  
et  
Inde**

**Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de l'Inde concernant l'allègement de paiement du versement totalisant 1 million de couronnes danoises dûes durant l'année fiscale 31 mars 1973 sur les prêts alimentaires du Gouvernement danois à l'Inde du 12 mai 1966. New Delhi, 13 et 27 mars 1973**

**Entrée en vigueur :** *27 mars 1973 par l'échange desdites notes*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Danemark, 1er avril 2004*

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*



**No. 40152**

---

**Denmark  
and  
India**

**Exchange of notes constituting an agreement between the Government of Denmark and the Government of India concerning relieve from payment of installments totaling Danish Kroner 16.64 million falling due during the fiscal years 1974-1975 to 1978-1979 on the Danisb Government food loans to India of 12 May 1966 and 25 March 1968. New Delhi, 28 June 1974**

*Entry into force: 28 June 1974 by the exchange of the said notes*

*Authentic text: English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations: Denmark, 1 April 2004**

*Not published herein in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

**Danemark  
et  
Inde**

**Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Inde concernant l'allègement de paiement des versements totalisant 16.64 millions de couronnes danoises dûes durant les années fiscales 1974-1975 à 1978-1979 sur les prêts alimentaires du Gouvernement danois à l'Inde des 12 mai 1966 et 25 mars 1968. New Delhi, 28 juin 1974**

*Entrée en vigueur : 28 juin 1974 par l'échange desdites notes*

*Texte authentique : anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Danemark, 1er avril 2004**

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*





**No. 40153**

---

**Multilateral**

**Special Protocol concerning Statelessness. The Hague, 12 April 1930**

**Entry into force:** *15 March 2004, in accordance with articles 9 and 10 (see following page)*

**Authentic texts:** *English and French*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Secretariat of the League of Nations and Ex officio, 1 April 2004*

---

**Multilatéral**

**Protocole spécial relatif à l'apatridie. La Haye, 12 avril 1930**

**Entrée en vigueur :** *15 mars 2004, conformément aux articles 9 and 10 (voir la page suivante)*

**Textes authentiques :** *anglais et français*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Secrétariat de la Société des Nations et Ex officio, 1er avril 2004*

<b>Participant</b>	<b>Ratification, Succession (d) and Accession (a)</b>
Australia (in respect of: Nauru, Norfolk Island, Territory of New Guinea and Territory of Papua)	8 Jul 1935 a
Belgium with declaration <sup>1</sup>	4 Apr 1939
Brazil	19 Sep 1931 a
China	14 Feb 1935
El Salvador with declaration <sup>1</sup>	14 Oct 1935
Fiji	25 May 1973 d
India with declaration <sup>1</sup>	28 Sep 1932
Pakistan	29 Jul 1953 d
Union of South Africa	9 Apr 1936
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland with territorial application <sup>1</sup>	14 Jan 1932
Zimbabwe	1 Dec 1998 d

<sup>1</sup> See p. 451 of this volume for the texts of the declarations.

<b>Participant</b>	<b>Ratification, Succession (d) et Adhésion (a)</b>
Australie (à l'égard de : Nauru, Île Norfolk, Territoire de la Nouvelle-Guinée et Territoire du Papua)	8 juil 1935 a
Belgique avec déclaration <sup>1</sup>	4 avr 1939
Brésil	19 sept 1931 a
Chine	14 févr 1935
El Salvador avec déclaration <sup>1</sup>	14 oct 1935
Fidji	25 mai 1973 d
Inde avec déclaration <sup>1</sup>	28 sept 1932
Pakistan	29 juil 1953 d
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord avec application territoriale <sup>1</sup>	14 janv 1932
Union Sud-Africaine	9 avr 1936
Zimbabwe	1 déc 1998 d

<sup>1</sup>. Voir la page 451 du présent volume pour les textes des déclarations.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

## PROTOCOL RELATING TO A CERTAIN CASE OF STATELESSNESS

The undersigned plenipotentiaries, on behalf of their respective Governments,  
With a view to preventing statelessness arising in certain circumstances,  
Have agreed as follows:

### *Article 1*

In a State whose nationality is not conferred by the mere fact of birth in its territory, a person born in its territory of a mother possessing the nationality of that State and of a father without nationality or of unknown nationality shall have the nationality of the said State.

### *Article 2*

The High Contracting Parties agree to apply the principles and rules contained in the preceding article in their relations with each other, as from the date of the entry into force of the present Protocol.

The inclusion of the above-mentioned principles and rules in the said article shall in no way be deemed to prejudice the question whether they do or do not already form part of international law.

It is understood that, in so far as any point is not covered by any of the provisions of the preceding article, the existing principles and rules of international law shall remain in force.

### *Article 3*

Nothing in the present Protocol shall affect the provisions of any treaty, convention or agreement in force between any of the High Contracting Parties relating to nationality or matters connected therewith.

### *Article 4*

Any High Contracting Party may, when signing or ratifying the present Protocol or acceding thereto, append an express reservation excluding any one or more of the provisions of Articles 1 and 5.

The provisions thus excluded cannot be applied against the High Contracting Party who has made the reservation nor relied on by that Party against any other High Contracting Party.

*Article 5*

If there should arise between the High Contracting Parties a dispute of any kind relating to the interpretation or application of the present Protocol and if such dispute cannot be satisfactorily settled by diplomacy, it shall be settled in accordance with any applicable agreements in force between the Parties providing for the settlement of international disputes.

In case there is no such agreement in force between the Parties, the dispute shall be referred to arbitration or judicial settlement, in accordance with the constitutional procedure of each of the Parties to the dispute. In the absence of agreement on the choice of another tribunal, the dispute shall be referred to the Permanent Court of International Justice, if all the Parties to the dispute are Parties to the Protocol of the 16th December, 1920, relating to the Statute of that Court, and if any of the Parties to the dispute is not a Party to the Protocol of the 16th December, 1920, the dispute shall be referred to an arbitral tribunal constituted in accordance with the Hague Convention of the 18th October, 1907, for the Pacific Settlement of International Conflicts.

*Article 6*

The present Protocol shall remain open until the 31st December, 1930, for signature on behalf of any Member of the League of Nations or of any non-Member State invited to the First Codification Conference or to which the Council of the League of Nations has communicated a copy of the Protocol for this purpose.

*Article 7*

The present Protocol is subject to ratification. Ratifications shall be deposited with the Secretariat of the League of Nations.

The Secretary-General shall give notice of the deposit of each ratification to the Members of the League of Nations and to the non-Member States mentioned in Article 6, indicating the date of its deposit.

*Article 8*

As from January 1st, 1931, any Member of the League of Nations and any non-Member State mentioned in Article 6 on whose behalf the Protocol has not been signed before that date, may accede thereto.

Accession shall be effected by an instrument deposited with the Secretariat of the League of Nations. The Secretary-General of the League of Nations shall give notice of each accession to the Members of the League of Nations and to the non-Member States mentioned in Article 6, indicating the date of the deposit of the instrument.

*Article 9*

A procès-verbal shall be drawn up by the Secretary-General of the League of Nations as soon as ratifications or accessions on behalf of ten Members of the League of Nations or non-Member States have been deposited.

A certified copy of this procès-verbal shall be sent by the Secretary-General to each Member of the League of Nations and to each non-Member State mentioned in Article 6.

*Article 10*

The present Protocol shall enter into force on the 90th day after the date of the procès-verbal mentioned in Article 9 as regards all Members of the League of Nations or non-Member States on whose behalf ratifications or accessions have been deposited on the date of the procès-verbal.

As regards any Member of the League or non-Member State on whose behalf a ratification or accession is subsequently deposited, the Protocol shall enter into force on the 90th day after the date of the deposit of a ratification or accession on its behalf.

*Article 11*

As from January 1st, 1936, any Member of the League of Nations or any non-Member State in regard to which the present Protocol is then in force, may address to the Secretary-General of the League of Nations a request for the revision of any or all of the provisions of this Protocol. If such a request, after being communicated to the other Members of the League and non-Member States in regard to which the Protocol is then in force, is supported within one year by at least nine of them, the Council of the League of Nations shall decide, after consultation with the Members of the League of Nations and the non-Member States mentioned in Article 6, whether a conference should be specially convoked for that purpose or whether such revision should be considered at the next conference for the codification of international law.

The High Contracting Parties agree that, if the present Protocol is revised, the new Agreement may provide that upon its entry into force some or all of the provisions of the present Protocol shall be abrogated in respect of all of the Parties to the present Protocol.

*Article 12*

The present Protocol may be denounced.

Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations, who shall inform all Members of the League of Nations and the non-Member States mentioned in Article 6.

Each denunciation shall take effect one year after the receipt by the Secretary-General of the notification but only as regards the Member of the League or non-Member State on whose behalf it has been notified.

*Article 13*

1. Any High Contracting Party may, at the time of signature, ratification or accession, declare that, in accepting the present Protocol, he does not assume any obligations in respect of all or any of his colonies, protectorates, overseas territories or territories under suzerainty or mandate, or in respect of certain parts of the population of the said territories; and the present Protocol shall not apply to any territories or to the parts of their population named in such declaration.

2. Any High Contracting Party may give notice to the Secretary-General of the League of Nations at any time subsequently that he desires that the Protocol shall apply to all or any of his territories or to the parts of their population which have been made the subject of a declaration under the preceding paragraph, and the Protocol shall apply to all the territories or the parts of their population named in such notice six months after its receipt by the Secretary-General of the League of Nations.

3. Any High Contracting Party may, at any time, declare that he desires that the present Protocol shall cease to apply to all or any of his colonies, protectorates, overseas territories or territories under suzerainty or mandate, or in respect of certain parts of the population of the said territories, and the Protocol shall cease to apply to the territories or to the parts of their population named in such declaration one year after its receipt by the Secretary-General of the League of Nations.

4. Any High Contracting Party may make the reservations provided for in Article 4 in respect of all or any of his colonies, protectorates, overseas territories or territories under suzerainty or mandate, or in respect of certain parts of the population of these territories, at the time of signature, ratification or accession to the Protocol or at the time of making a notification under the second paragraph of this article.

5. The Secretary-General of the League of Nations shall communicate to all the Members of the League of Nations and the non-Member States mentioned in Article 6 all declarations and notices received in virtue of this article.

*Article 14*

The present Protocol shall be registered by the Secretary-General of the League of Nations as soon as it has entered into force.

*Article 15*

The French and English texts of the present Protocol shall both be authoritative.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Protocol.

Done at The Hague on the twelfth day of April, one thousand nine hundred and thirty, in a single copy, which shall be deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations and of which certified true copies shall be transmitted by the Secretary-General to all the Members of the League of Nations and all the non-Member States invited to the First Conference for the Codification of International Law.

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

## PROTOCOLE RELATIF À UN CAS D'APATRIDIE

Les plénipotentiaires soussignés, au nom de leurs Gouvernements respectifs,  
Dans le but d'empêcher l'apatridie dans un cas particulier,  
Sont convenus des dispositions suivantes:

### *Article premier*

Dans un État où la nationalité n'est pas attribuée du seul fait de la naissance sur le territoire, l'individu qui y est né d'une mère ayant la nationalité de cet État et d'un père sans nationalité ou de nationalité inconnue, a la nationalité dudit pays.

### *Article 2*

Les Hautes Parties Contractantes conviennent d'appliquer, dans leurs relations mutuelles, à partir de la mise en vigueur du présent Protocole, les principes et règles insérés à l'article ci-dessus.

L'insertion de ces principes et règles ne préjuge en rien la question de savoir si lesdits principes et règles font ou non partie actuellement du droit international.

Il est en outre entendu qu'en ce qui concerne tout point qui ne fait pas l'objet d'une des dispositions de l'article ci-dessus, les principes et règles du droit international demeurent en vigueur.

### *Article 3*

Rien dans le présent Protocole ne portera atteinte aux dispositions des traités, conventions ou accords en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes relatifs à la nationalité ou à des questions s'y rattachant.

### *Article 4*

En signant ou ratifiant le présent Protocole ou en y adhérant, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra exclure de son acceptation telle ou telle des dispositions des articles 1 et 5 au moyen de réserves expresses.

Les dispositions ainsi exclues ne pourront être opposées à la Partie Contractante ayant formulé de telles réserves ni invoquées par elle contre une autre Partie Contractante.

### *Article 5*

S'il s'élève entre les Hautes Parties Contractantes un différend quelconque relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Protocole, et si ce différend n'a pu être résolu de



façon satisfaisante par voie diplomatique, il sera réglé conformément aux dispositions, en vigueur entre les parties, concernant le règlement des différends internationaux.

Au cas où de telles dispositions n'existeraient pas entre les parties au différend, elles le soumettront à une procédure arbitrale ou judiciaire, en se conformant aux lois constitutionnelles de chacune d'elles. A défaut d'accord sur le choix d'un autre tribunal, elles soumettront le différend à la Cour permanente de Justice internationale, si elles sont toutes Parties au Protocole du 16 décembre 1920, relatif à ladite Cour, et, si elles n'y sont pas toutes Parties, à un tribunal d'arbitrage constitué conformément à la Convention de La Haye du 18 octobre 1907, relative au règlement pacifique des conflits internationaux.

*Article 6*

Le présent Protocole pourra être signé, jusqu'au 31 décembre 1930, au nom de tout Membre de la Société des Nations ou de tout État non Membre, invité à la première Conférence de Codification ou auquel le Conseil de la Société des Nations aura, à cet effet, communiqué un exemplaire dudit Protocole.

*Article 7*

Le présent Protocole sera ratifié et les ratifications seront déposées au Secrétariat de la Société des Nations.

Le Secrétaire général donnera connaissance de chaque dépôt aux Membres de la Société des Nations et aux États non Membres visés à l'article 6, en indiquant la date à laquelle ce dépôt a été effectué.

*Article 8*

A partir du 1er janvier 1931, tout Membre de la Société des Nations et tout État non Membre visé à l'article 6, au nom duquel le Protocole n'a pas été signé à cette date, sera admis à y adhérer.

Son adhésion fera l'objet d'un Acte déposé au Secrétariat de la Société des Nations. Le Secrétaire général notifiera chaque adhésion à tous les Membres de la Société des Nations et à tous les États non Membres visés à l'article 6, en indiquant la date à laquelle l'Acte d'adhésion a été déposé.

*Article 9*

Un procès-verbal sera dressé par le Secrétaire général de la Société des Nations dès que des ratifications ou des adhésions auront été déposées au nom de dix Membres de la Société des Nations ou États non Membres.

Une copie certifiée conforme de ce procès-verbal sera remise à chacun des Membres de la Société des Nations et à tout État non Membre visés à l'article 6, par les soins du Secrétaire général de la Société des Nations.

*Article 10*

Le présent Protocole entrera en vigueur le 90<sup>ème</sup> jour après la date du procès-verbal visé à l'article 9 à l'égard des Membres de la Société des Nations et des États non Membres au nom desquels des ratifications ou adhésions auront été déposées à la suite de ce procès-verbal.

A l'égard de chacun des Membres ou États non Membres au nom desquels des ratifications ou des adhésions seront ultérieurement déposées, le Protocole entrera en vigueur le 90<sup>me</sup> jour après la date du dépôt de sa ratification ou de son adhésion.

*Article 11*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1936, tout Membre de la Société des Nations et tout État non Membre à l'égard duquel le présent Protocole est à ce moment en vigueur pourra adresser au Secrétaire général de la Société des Nations une demande tendant à la revision de certaines ou de toutes les dispositions de ce Protocole. Si une telle demande, communiquée aux autres Membres ou États non Membres à l'égard desquels le Protocole est à ce moment en vigueur, est appuyée dans un délai d'un an par au moins neuf d'entre eux, le Conseil de la Société des Nations décidera, après consultation des Membres et des États non Membres visés à l'article 6, s'il y a lieu de convoquer une conférence spéciale à cet effet, ou de mettre cette revision à l'ordre du jour d'une prochaine conférence pour la codification du droit international.

Les Hautes Parties Contractantes conviennent qu'en cas de revision du présent Protocole, l'Accord nouveau pourra prévoir que son entrée en vigueur entraînera l'abrogation à l'égard de toutes les Parties au présent Protocole de toutes les dispositions de celui-ci ou de certaines d'entre elles.

*Article 12*

Le présent Protocole peut être dénoncé.

Cette dénonciation sera notifiée par écrit au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en donnera connaissance à tous les Membres et aux États non Membres visés à l'article 6.

Cette dénonciation ne produira effet qu'à l'égard du Membre ou de l'État non Membre qui l'aura notifiée et un an après la date à laquelle cette notification aura été reçue par le Secrétaire général.

*Article 13*

1. Chacune des Hautes Parties Contractantes peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion que, par son acceptation du présent Protocole, elle n'entend assumer aucune obligation en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires placés sous sa suzeraineté ou son mandat, ou encore en ce qui concerne certaines de leurs populations; dans ce cas, le présent

Protocole ne sera pas applicable aux territoires ou populations faisant l'objet d'une telle déclaration.

2. Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra ultérieurement notifier au Secrétaire général de la Société des Nations qu'elle entend rendre le présent Protocole applicable à l'ensemble ou à toute partie de ses territoires ou de leurs populations ayant fait l'objet de la déclaration prévue au paragraphe précédent. Dans ce cas, le Protocole s'appliquera aux territoires ou aux populations visés dans la notification six mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général de la Société des Nations.

3. De même, chacune des Hautes Parties Contractantes peut, à tout moment, déclarer qu'elle entend voir cesser l'application du présent Protocole à l'ensemble ou à toute partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires placés sous sa suzeraineté ou son mandat, ou encore en ce qui concerne certaines de leurs populations; dans ce cas, le Protocole cessera d'être applicable aux territoires ou populations faisant l'objet d'une telle déclaration un an après la réception de cette déclaration par le Secrétaire général de la Société des Nations.

4. Chacune des Hautes Parties Contractantes peut faire des réserves conformément à l'article 4 du Présent Protocole en ce qui concerne l'ensemble ou toute partie de ses colonies, protectorats, territoires d'outre-mer ou territoires placés sous sa suzeraineté ou son mandat, ou en ce qui concerne certaines de leurs populations, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou au moment de la notification prévue au paragraphe 2 du présent article.

5. Le Secrétaire général de la Société des Nations communiquera à tous les Membres de la Société des Nations et aux États non Membres visés à l'article 6 les déclarations et notifications reçues en vertu du présent article.

#### *Article 14*

Le présent Protocole sera enregistré par les soins du Secrétaire général de la Société des Nations, dès sa mise en vigueur.

#### *Article 15*

Les textes français et anglais du présent Protocole font également foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé le présent Protocole.

Fait à La Haye, le douze avril mil neuf cent trente, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations. Une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Secrétaire général à tous les Membres de la Société des Nations et à tous les États non Membres invités à la première Conférence pour la Codification du Droit international.

BELGIQUE

BELGIUM

J. DE RUELLE

Sous réserve d'adhésion ultérieure pour la Colonie du Congo et les Terri-  
toires sous mandat.<sup>1</sup>

GRANDE-BRETAGNE

GREAT BRITAIN

ET IRLANDE DU NORD,

AND NORTHERN IRELAND

ainsi que toutes parties de l'Empire  
britannique non Membres séparés de la  
Société des Nations

and all parts of the British  
Empire which are not separate  
Members of the League of Nations.

Maurice GWYER  
Oscar F. DOWSON

CANADA

CANADA

Philippe Roy

AUSTRALIE

AUSTRALIA

Maurice GWYER  
Oscar F. DOWSON

UNION SUD-AFRICAINE

UNION OF SOUTH AFRICA

Charles W. H. LANSDOWN

ÉTAT LIBRE D'IRLANDE

IRISH FREE STATE

John J. HEARNE

---

[Translation by the Secretariat of the League of Nations.]

<sup>1</sup> Subject to accession later for the colony of the Congo and the mandated territories.

INDE

In accordance with the provisions of Article 13 of this Protocol I declare that His Britannic Majesty does not assume any obligation in respect of the territories in India of any Prince or Chief under His suzerainty or the population of the said territories.<sup>1</sup>

Basanta KŪMAR MULICK

INDIA

GHILI

Miguel CRUCHAGA  
Alejandro ALVAREZ  
H. MARCHANT

CHILE

CHINE

WOO KAISENG

CHINA

COLOMBIE

A. J. RESTREPO

Francisco José URRUTIA

COLOMBIA

CUBA

*Ad referendum.*  
DIAZ DE VILLAR  
Carlos DE ARMENTEROS

CUBA

DANEMARK

*Ad referendum.*  
F. MARTENSEN-LARSEN  
V. LORCK.

DENMARK

ÉGYPTE

A. BADAQUI.  
M. SID AHMED

ESPAGNE

A. GOICOECHEA

ESTONIE

A. PIIIP  
AI. WARMA.

FRANCE

Paul MATTER  
A. KAMMERER

GRÈCE

*Ad referendum.*  
N. POLITIS  
Megalos CALOYANNI  
Jean SPIROPOULOS

JAPON

MUSHAKOJI

LUXEMBOURG

Conrad STUMPER

LUXEMBURG

MEXIQUE

Eduardo SUAREZ

MEXICO

PAYS-BAS

THE NETHERLANDS

Les Pays-Bas n'entendent assumer aucune obligation en ce qui concerne  
les Indes néerlandaises, le Surinam et Curaçao.<sup>1</sup>

v. EYSINGA.  
J. KOSTERS.

PÉROU

M. H. CORNEJO.

PERU

POLOGNE

Stefan SIECZKOWSKI.  
S. RUNDSTEIN  
J. MAKOWSKI

POLAND

PORTUGAL

José CAEIRO DA MATTA  
José Maria VILHENA BARBOSA DE MAGALHAES.  
Prof. Doutor LOBO D'ÁVILA LIMA

PORTUGAL

URUGUAY

E. E. BUERO

URUGUAY

Copie certifiée conforme.

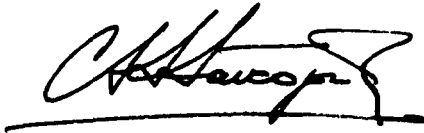
Certified true copy.

For the Secretary-General:

Under-Secretary  
Legal Counsel

Pour le Secrétaire général:

Le Sous-Secrétaire  
Conseiller juridique

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. E. Buero', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

United Nations, New York,  
5 November 1965

Organisation des Nations Unies,  
New York, le 5 novembre 1965



DECLARATIONS MADE  
UPON RATIFICATION

DÉCLARATIONS FAITES LORS  
DE LA RATIFICATION

BELGIUM — BELGIQUE

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

Sous la réserve que l'application de ce Protocole ne s'étendra pas à la colonie du Congo belge ni aux territoires sous mandat.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

With the reservation that the application of this Protocol will not be extended to the Colony of the Belgian Congo or to the Territories under mandate.

EL SALVADOR

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

"The Republic of Salvador does not assume the obligation laid down by the Protocol where the Salvadorian nationality possessed by the person and ultimately lost by him was acquired by naturalisation."

[TRANSLATION — TRADUCTION]

La République du Salvador ne reconnaît pas l'obligation établie par le Protocole si la nationalité salvadorienne possédée par l'individu et finalement perdue par lui a été acquise par naturalisation.

INDIA — INDE

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

"In accordance with the provisions of Article 13 of this Protocol, His Britannic Majesty does not assume any obligation in respect of the territories in India of any Prince or Chief under His suzerainty or the population of the said territories."

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Conformément aux dispositions de l'article 13 de ce Protocole, Sa Majesté Britannique n'assume aucune obligation en ce qui concerne les territoires de l'Inde appartenant à un prince ou chef placé sous sa suzeraineté ou en ce qui concerne la population desdits territoires.

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHER IRELAND —  
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

His Majesty the King does not assume any obligation in respect of the Karenni States, which are under His Majesty's suzerainty, or the population of the said States."

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Sa Majesté le Roi n'assume aucune obligation en ce qui concerne les Etats Karenni, qui sont placés sous la suzeraineté de Sa Majesté, ou en ce qui concerne la population desdits Etats.