No. 55543*

Netherlands (in respect of Curaçao) and Qatar

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Government of the State of Qatar (with annex). Colombo, 6 December 2017

Entry into force: 1 December 2018, in accordance with article 24

Authentic texts: Arabic, Dutch and English

Registration with the Secretariat of the United Nations: Netherlands, 6 December 2018

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

Pays-Bas (à l'égard de Curaçao) et Oatar

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, et le Gouvernement de l'État du Qatar (avec annexe). Colombo, 6 décembre 2017

Entrée en vigueur : 1^{er} décembre 2018, conformément à l'article 24

Textes authentiques : arabe, néerlandais et anglais

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : Pays-Bas, 6 décembre 2018

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

ملحق جدول الطرق الجوية

1. الطرق الجوية التي تشغّلها مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر:

نقاط فیما وراء	نقاظ المقصد	نقاط وسطية	نقاط مغادرة	نقاط فيما قبل
أية نقاط	أية نقاط في كوراساو	أيّة نقاط	أيّة نقاط في قطر	أيّة نقاط

- لخدمات الشحن حصرياً: يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي ممارسة كامل حقوق حرية الحركة الجوية.
 - 2. الطرق الجوية التي تشغّلها مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوى المعينة من قبل كور اساو:

نقاط فيما وراء	نقاط المقصد	نقاط وسطية	نقاط مغادرة	نقاط فيما قبل
أية نقاط	أية نقاط في قطر	أيّة نقاط	أيّة نقاط في كوراساو	أيّة نقاط

- لخدمات الشحن حصرياً: يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي ممارسة كامل حقوق حرية الحركة الجوية.
- 3. يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة، أثناء تشغيل خدمة متفق عليها، على طريق جوي محدد، في كل الرحلات أو في أية رحلة وحسب إختيار كل مؤسسة نقل جوي:
 - أ) تشغيل رحلات في أي من الإتجاهين أو كليهما؟
 - ب) الربط بين أرقام رحلات مختلفة في تشغيل رحلة واحدة؛
- ج) عدم خدمة أي نقطة أو نقاط، شريطة أن تبدأ الخدمات أو تنتهي في نقطة في إقليم الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي؛
- د) تحويل الحركة من أي من طائراتها لأي من طائراتها الأخرى عند أي نقطة على الطريق الجوى؛
 - ه) الممارسة الكاملة لحقوق حرية النقل الثالثة والرابعة؛ و
- و) أخذ وأنزال النقل الجوي المتوقّف مؤقتاً في أي نقطة في جدول الطرق الجوية شريطة أن لا تزيد مدة التوقّف خمسة عشر (15) يوماً في أي نقطة.

مادة 22 التسجيل لدى منظمة الطيران المدنى الدولى

تُستجل هذه الإتفاقية وأية تعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدنى الدولى.

مادة 23 إقليم التطبيق

فيما يتعلق بمملكة هولندا، تُطبق هذه الإتفاقية في كوراساو فقط.

مادة 24 الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني بعد تاريخ أخر إشعار مكتوب، عبر القنوات الدبلوماسية، يخطر من خلاله كل طرف الطرف الأخر بإكتمال كل الإجراءات الضرورية الداخلية لدخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ.

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة كلاميمير بتاريخ ٢٠٠٠٪ ﴿ ﴿ ﴿ مَنْ نَسْخَتَيْنَ أَصْلَيْتِينَ بَكُلّ من اللغات العربية والهولندية والإنجليزية، ولكافة النصوص ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف حول تفسير نصوص هذه الاتفاقية يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن حكومة مملكة هولندا فيما يتطق بكوراساو

Editrever

3

مادة 19 التعيلات

- لا يتم أي تعديل على هذه الإتفاقية إلا بموافقة الطرفين، ويجب تأكيد تلك الموافقة بتبادل المذكرات الدبلوماسية. ويسري مفعول ذلك التعديل وفقاً للمادة 24 (الدخول حيز النفاذ) من هذه الاتفاقية
- مع عدم الإخلال بأحكام البند 1 من هذه المادة، يجوز الإتفاق على أي تعديل على ملحق هذه
 الإتفاقية بين سلطات الطيران لدى كلا الطرفين، ويتم تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.
 ويدخل حيز النفاذ بالتاريخ الذي تم تحديده في المذكرات الدبلوماسية. ولا يسري هذا الإستثناء
 من الفقرة (1) من هذه المادة في حالة إضافة أية حقوق نقل إلى الملحق المذكور.

مادة 20 الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا دخلت اتفاقية نقل جوي متعددة الأطراف حيز النفاذ، بحقّ كلا الطرفين، تُطبق أحكام تلك الإتفاقية. ويجوز عقد مشاورات وفقاً للمادة 17 (المشاورات) من هذه الإتفاقية بغرض تقرير مدى تأثير أحكام الإتفاقية متعددة الاطراف على هذه الإتفاقية.

مادة 21 الإنهاء

- يجوز لأي طرف، في أي وقت، أن يُرسل، عبر القنوات الدبلوماسية، إشعار مكتوباً إلى الطرف الآخر بقراره لإنهاء هذه الإتفاقية، على أن يودع هذا الإشعار في نفس الوقت لدى منظمة الطيران المدني الدولي.
- 2. تنتهي هذه الإتفاقية عند منتص الليل بعد واحد (1) سنة من تاريخ إستلام الإشعار من قبل الطرف الأخر، ما لم يتم سحب إشعار الإنهاء بالإتفاق المتبادل قبل إنقضاء هذه المدة. وفي حالة عدم وجود إقرار بالإستلام من قبل الطرف الأخر، يُعتبر الإشعار في حكم المستلم بعد أربعة عشر (14) يوم عمل من إستلام الإشعار من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة 17 المشاورات

يجوز لأي طرف، في اي وقت، أن يطلب كتابةً عقد مشاورات تتعلق بتفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل أو الإلتزام بهذه الإتفاقية أو ملاحقها. وتبدأ هذه المشاورات في أقرب تاريخ ممكن، على أن لا تتجاوز ستين (60) يوماً من تاريخ إستلام الطرف الأخر للطلب ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك.

مادة 18 تسوية المنازعات

- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية، بإستثناء النزاعات المتعلقة بالمادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران)، على سلطات الطيران لدى الطرفين محاولة تسوية النزاع عن طريق المشاورات والتفاوض أولاً.
- إذا أخفق الطرفان في الوصول إلى تسوية عن طريق التفاوض، يتم تسوية النزاع من خلال القنوات الدبلوماسية.
- أ. إذا أخفق الطرفان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لإتخاذ قرار بشأنه. وفي حالة عدم إتفاقهما يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين إلى هيئة تحكيم مكونة من (3) ثلاثة محكمين، يتم تعيين محكم واحد من قبل كل طرف، ويقوم المحكمان المعينان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف بتعيين المحكم خلال فترة (60) ستين يوماً من تاريخ إستلام أي من الطرفين إشعاراً من الطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بطلب التحكيم في النزاع من قبل هيئة تحكيم، على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة (60) ستين يوماً أخرى. وإذا أخفق أي من الطرفين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يُعيث المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بناءً على طلب أي من الطرفين، القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب ما تقتضيه الحالة، وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.
 - 4. يتقاسم الطرفان التكاليف المالية لهيئة التحكيم وأي تكاليف أخرى بالتساوي.
 - يلتزم الطرفان بأي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.

- 6. يحق لكل طرف، خلال (60) يوماً بعد الإشعار لسلطات الطيران التابعة له إجراء تقييم في إقليم الطرف الأخر للتدابير الأمنية المطبقة أو المراد تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات فيما يتعلق بالرحلات القادمة من إقليم الطرف الأول أو المغادرة منه. ويتم الإتفاق على الترتيبات الإدارية لإجراء هذا التقييم بين سلطات الطيران وتنفيذه دون تأخير لضمان إجراء التقييم بصورة عاجلة.
- 7. إذا كانت لدى أحد الطرفين أسس موضوعية للإعتقاد بأن الطرف الأخر قد أخل بأحكام أمن الطيران الواردة بهذه المادة، يجوز لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف أن تطلب مشاورات فورية مع سلطات الطيران لدى الطرف الأخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ إستلام ذلك الطلب من أي من الطرفين. ويشكل الإخفاق في التوصل إلى إتفاق مرض خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ ذلك الطلب أساساً لوقف أو إلغاء أو تعليق أو فرض قيود على ترخيص تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف. وفي حالة الطوارئ أو لمنع مزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة، يجوز لأي من الطرفين أن يتخذ إجراءاً مؤقتاً في أي وقت قبل إنقضاء الخمسة عشر (15) يوماً.

مادة 15 الموافقة على جداول الرحلات

- على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تودع جداول الرحلات المتوخاة لدى سلطات الطيران التابعة للطرف الأخر للموافقة قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها. وينطبق المثل على أي تعديل عليها.
- 2. على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل طرف الراغبة في تشغيل رحلات إضافية خارج جدول الرحلات المعتمد في الخدمات المتفق عليها، أن تطلب تصريح مسبق من سلطات الطيران لدى الطرف الأخر. ويجب أن يودع هذا الطلب قبل خمسة عشر (15) يوماً من تشغيل هذه الرحلات.

مادة 16 الإحصانيات

على سلطات الطيران لدى كل طرف أن تزوّد سلطات الطيران لدى الطرف الأخر، عند الطلب، بالإحصائيات أو البيانات الدورية الأخرى المطلوبة بصورة معقولة.

مادة 14 أمن الطسيران

- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان أنَّ التزام كُل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما المقررة بمقتضى القانون الدولي، يجب على الطرفين العمل بوجه خاص طبقاً لأحكام معاهدة الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، والبوتوكول المكتل المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في سبتمبر 1971، والبروتوكول المكتل المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقعة في مونتريال في 24 فبراير 1988 ومعاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991، وكذلك أية معاهدة أخرى أو بروتوكول يتعلق بأمن الطيران المدني يلتزم به كلا الطرفين.
- 2. يقدم الطرفان جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، ولمواجهة أية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدنى.
- قبل كل طرف، في إطار علاقاته المتبادلة، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي، وعليه أن يُلزم مشغلي الطائرات المسجلة لديه ومشغلي الطائرات الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية في إقليمه ومشغلي المطارات في إقليمه بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويُخطِر كل طرف الطرف الأخر بأية إختلافات بين أنظمته وإجراءته الوطنية ومعايير أمن الطيران الواردة في الملاحق المشار إليها في هذا البند. ويحق لكل طرف أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف الأخر في أي وقت لمناقشة أي إختلافات.
- 4. يوافق كل طرف على أنه قد يُطلب من هؤلاء المشغلين للطائرات مراعاة الأحكام الأمنية المشار إليها في البند 3 من هذه المادة والتي يطلبها الطرف الأخر للدخول إلى إقليمه أو المغادرة منه أو أثناء البقاء فيه. وعلى كل طرف التأكد من تطبيق تدابير كافية بفعالية في إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل عملية الصعود أو التحميل وأثناءها، وعلى كل طرف أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يُقدّم إليه من الطرف الأخر بإتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.
- 5. عند وقوع حادث إستيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو التهديد به أو أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة الركاب أو الطاقم أو الطائرة أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم كل من الطرفين بتقيم المساعدة للطرف الأخر وذلك من خلال تسهيل الإتصالات والتدابير الأخرى الملائمة التي تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فورأ وبسلام.

- الأدنى المعتمدة أو التي قد يتم إعتمادها بموجب المعاهدة. ومع ذلك يحق لكل من الطرفين، لأغراض الطيران فوق إقليمه، رفض الإعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المعتمّدة من الطرف الآخر.
- يجوز لكل طرف طلب مشاورات وفقاً للمادة 17 (المشاورات) فيما يتعلق بمعايير السلامة لدى الطرف الأخر الخاصة بالتسهيلات الملاحية والطاقم الطائر والطائرات وتشغيل مؤسسات النقل الجوي.
- ق. إذا تبين لأحد الطرفين بعد تلك المشاورات أن الطرف الآخر لا يراعي ولا يقوم بتطبيق معايير السلامة والمتطلبات بصورة فعالة في النواحي المشار إليها في البند 2 من هذه المادة وبمستويات مساوية على الأقل لمعايير الحد الأدنى المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يتم إخطار الطرف الأخر بهذه النتائج والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للالتزام بمعايير الحد الأدنى تلك، وعلى الطرف الأخر القيام بالإجراء التصحيحي اللازم خلال (15) خمسة عشر يوما أو خلال مدة أطول يتم الإتفاق عليها، وفي حالة إخفاق الطرف الأخر في القيام بالإجراء التصحيحي الملازم خلال وقت معقول يحق لكل طرف وقف أو الغاء أو تعليق أو فرض شروط على ترخيص تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر.
- 4. وفقاً للمادة 16 من المعاهدة، تم الإتفاق على أنه يجوز أن تخضع أية طائرة تشغلها مؤسسة نقل جوي معينة من قبل طرف أو نيابة عنها، في خدمات نقل جوي من إقليم الطرف الأخر أو إليه، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف الأخر، لفحص من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف الأخر، شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. وبالرغم من الإلتز امات الواردة في المادة 33 من المعاهدة، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صلاحية مستندات الطائرة ذات الصلة وتراخيص طاقمها، وأن معدات الطائرة وحالتها العامة تتوافق مع المعايير المنصوص عليها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.
- 5. يحق لأي طرف أن يعلق أو يقيد على الفور ترخيص التشغيل لمؤسسة أو مؤسسات نقل جوي معينة من قبل طرف آخر، إذا كان ذلك الإجراء الهام ضروري لضمان سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوى.
- وقف أي إجراء تم إتخاذه من قبل طرف وفقاً للبند 5 من هذه المادة فور إنتهاء الأسباب التي
 تم بناء عليها إتخاذ الإجراء.
- 7. بالإشارة للبند 3 من هذه المادة، إذا تقرر أن أحد الطرفين قد إستمر في عدم الإمتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي عند إنتهاء الوقت المتفق عليه، يتم إخطار السكرتير العام للإيكاو بذلك، كما يجب إخطاره أيضاً بالقرار المُرضي الذي تم التوصل إليه.

مادة 11 تحويل الإيرادات

يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة عند طلبها، تبديل الإيرادات المحلية، الزائدة عن المصروفات المحلية، الزائدة عن المصروفات المحلية، الناجمة عن بيع خدمات النقل الجوي، وتحويلها إلى دولتها. ويجب السماح بالتبديل والتحويل فوراً دون قيود أو ضرائب تتعلق بذلك وبسعر الصرف المطبق في المعاملات والتحويلات السائدة في التاريخ الذي تتقدم فيه مؤسسة النقل الجوي بطلب التحويل.

مادة 12 تطبيق القوانين

- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف أن تتقيد بقوانين وأنظمة الطرف الأخر المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات، عند الدخول إلى إقليمه أو البقاء فيه أو الخروج منه.
- 2. يجب على الركاب أو الطاقم الطائر أو البضائع التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف أو من ينوب عن عنهم، عند الدخول إلى إقليم طرف أو البقاء فيه أو المغادرة منه، التقيد بقوانينه وأنظمته المتعلقة بدخول الركاب أو الطاقم الطائر أو البضائع على متن الطائرة، إلى إقليمه أو البقاء فيه أو المغادرة منه، (بما في ذلك الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي أو في حالة البريد، أنظمة البريد).
- 3. لا يجوز لأي طرف أن يمنح معاملة تفضيلية لمؤسسة النقل الجوي التابعة له أو لأية مؤسسة نقل جوي أخرى، أعلى من تلك الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الأخر التي تعمل في خدمات نقل جوي دولي مماثل، عند تطبيق أنظمته المتعلقة بالهجرة والجمارك والحجر الصحى والأنظمة المشابهة.
- 4. يخضع الركاب والأمتعة والبضائع والبريد في حالة المرور المباشر إلى إجراءات مبسطة فقط. وتعفى الأمتعة والبضائع في حالة المرور المباشر من الضرائب الجمركية والضرائب المشابهة الأخرى.

مادة 13 السلامة الجوية

1. يعترف كل طرف بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من الطرف الأخر والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بقصد تشغيل خدمات النقل الجوي المنصوص عليه في هذه الاتفاقية شريطة أن تكون المتطلبات التي تم بموجبها إصدار هذه الشهادات أو التراخيص أو إعتمادها، مساوية أو أعلى من معايير الحد

- 3. يُطبق الإعفاء الممنوح وفقاً لهذه المادة على المواد المشار إليها في البند 1 من هذه المادة:
 أ) التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين من قبل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الأخر أو نيابة عنها؛
- ب) التي يتم حفظها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل طرف عند وصولها
 إلى إقليم الطرف الأخر أو مغادرتها؛ أو
- ج) التي يتم حملها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل طرف في إقليم الطرف الآخر وبغرض إستخدامها في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛
- سواء أن تم إستخدام هذه المواد كلياً أو جزئياً في إقليم الطرف الذي منح الإعفاء، شريطة عدم نقل ملكية هذه المواد في إقليم الطرف المذكور.
- 4. لا يجوز إنزال المواد المحمولة عادة على متن الطائرة وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرة المحفوظة على طائرة أي من الطرفين، في إقليم الطرف الأخر، إلا بموافقة سلطات الجمارك لدى الطرف الأخر فقط، والذي يجوز له أن يطلب إبقاء تلك المواد تحت إشرافه إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها بشكل آخر وفقا للأنظمة الجمركية.

مادة 10 الضرانب

- أ. تُعفى الأرباح والإيرادات الناجمة عن تشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين، بما في ذلك الإيرادات الناجمة عن المشاركة في الإتفاقيات التجارية بين مؤسسات النقل الجوي أو المشاريع التجارية المشتركة، من أي ضرائب على الأرباح أو الإيرادات التي يفرضها الطرف الأخر.
- يُعفى رأس مال وأصول مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف فيما يتعلق بتشغيل الطائرات في النقل الجوي الدولي من أي ضرائب على رأس المال والأصول يفرضها الطرف الأخر.
- 3. تُعفى الإيرادات الناجمة عن تحويل ملكية طائرة يتم تشغيلها في النقل الجوي الدولي وكذلك الممتلكات المنقولة ذات الصلة بتشغيل هذه الطائرة المتحصل عليها من قبل مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف، من أي ضرائب مفروضة من قبل الطرف الأخر على الإيرادات.
- 4. لا يسري مفعول هذه المادة إذا وجدت إتفاقية سارية المفعول بين الطرفين لتفادي الإزدواج الضريبي تتعلق بضرائب على الإيرادات. وفي حالة عدم وجود هذه الإتفاقية، يسعى الطرفان على إبرام إتفاقية لتفادي الإزدواج الضريبي.

3. لا يحق لأي طرف اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع بدء أو إستمرار تعرفة مقترح فرضها أو مفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين لخدمات النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين. ويجوز لأي طرف، إذا إعتقد بأن أية تعرفة لا تنسجم مع الاعتبارات المنصوص عليها في هذه المادة، أن يطلب عقد مشاورات وإشعار الطرف الأخر بأسباب عدم رضائه في وقت لا يتجاوز ١٤ يوماً من تاريخ استلام الإيداع، وتعقد هذه المشاورات في مدة لا تزيد عن (14) أربعة عشر يوماً بعد إستلام الطلب. وإذا لم يتم الوصول إلى إتفاق متبادل، تدخل التعرفة حيز النفاذ أو تستمر في السريان.

مسادة 9 الرسوم الجمركية

يعفى كل طرف، وفقاً لقوانينه الوطنية وعلى أساس المعاملة بالمثل، مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر، وإلى الحد الأقصى الممكن، من قيود الإستيراد والضرائب الجمركية والضرائب ورسوم التفتيش والضرائب والرسوم الوطنية الأخرى، غير المستندة إلى تكلفة الخدمة المقدمة عند الوصول، على كل من الطائرات والوقود وزيوت التشحيم والمؤن الفنية المستهلكة وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرة المعتادة وتموين الطائرة (ويشمل ذلك وليس على سبيل الحصر: الأطعمة والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المخصصة للبيع أو إستهلاك الركاب بكميات محدودة أثناء الرحلة)، والمواد الأخرى مثل الملابس الرسمية ومخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي وأية مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة مطبوعاً عليها ومواد الدعاية العادية التي توزع مجاذاً من قبل مؤسسة النقل الجوي، المراد إستخدامها أو المستخدمة حصرياً فيما يتطق بالتشغيل أو خدمة طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الأخر التي تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها.

التجهيزات المكتبية التي يتم إدخالها إلى إقليم أيّ من الطرفين بغرض استخدامها في مكاتب مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، هي أيضاً معفية شريطة أن تبقى هذه التجهيزات تحت استخدام تلك المكاتب طوال فترة (3) ثلاثة أعوام من تاريخ إدخالها إلى ذلك الإقليم مع تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.

2. لا تطبق ضرائب ورسوم بما في ذلك الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف الأول، على المعدات العادية وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرة التي يتم إدخالها إلى إقليم طرف من قبل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الآخر أو نيابة عنها أو يتم تحميلها على متن الطائرة التي يتم تشغيلها من قبل تلك المؤسسة بغرض استخدامها حصرياً على متن الطائرة أثناء تشغيل الخدمات الجوية الدولية المؤسس ويسري هذا الإعفاء حتى في حالة إستخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة. ويجوز طلب إبقاء المواد المشار اليها في هذا البند تحت إشراف الرقابة والسيطرة الجمركية تم فرضها من قبل على المواد المشار إليها في هذه المادة.

مادة 7 المنافسة العادلة

- على كل طرف أن يسمح بغرص عادلة ومتساوية لكل مؤسسة نقل جوي معينة للتنافس في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
- 2. على كل طرف تبنّي كافة تلك الإجراءات المطلوبة في إطار إختصاصاته لمنع أيّ شكل من أشكال التمييز أو ممارسات المنافسة غير العادلة التي تؤثر سلباً على القدرة التنافسية لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف الأخر.
- 3. يسمح كل طرف لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الأخر أن تقرر عدد الرحلات والسعة في الخدمات المتفق عليها التي تقدمها بناء على الإعتبارات التجارية في السوق. وبناءً على ذلك؛ لا يجوز لأي من الطرفين أن يفرض على مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أية متطلبات تتعلق بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة لا تنسجم مع أغراض هذه الإتفاقية. ولا يحق لأي طرف منفرداً أن يقيد حجم النقل الجوي أو إنتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، باستثناء ما قد تستدعيه أسباب جمركية أو خدمات حكومية بغرض التفتيش أو لأسباب فنية أو تشغيلية وبشروط موحّدة تنسجم مع المادة (15) من المعاهدة.
- 4. لا يحق لأي من الطرفين أن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر حق الأولوية (الشفعة) أو معدل التحميل أو رسوم عدم إعتراض أو أية متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة لا تنسجم مع أغراض هذه الإتفاقية.

مادة 8 التعرفة

- يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين، بتحديد تعرفات خدمات النقل الجوي، على أساس الإعتبارات التجارية السائدة في السوق. ويقتصر التدخل من قبل الطرفين على:
 - ا) منع التعرفات أو الممارسات التي تنطوي على تمييز غير مبرر؟
- ب) حماية المستهلكين من التعرفات المرتفعة دون مبرر أو ذات قيود بسبب سوء إستقلال الوضع المهيمن؟
- ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفات المنخفضة بصورة زائفة بسبب الإعانة أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.
- 2. يجوز لكل طرف طلب إشعار بأية تعرفة أو إيداع أي تعرفة ستتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة له. ولا يحق لأي طرف طلب إشعار أو إيداع اي تعرفات ستتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر. وتظل التعرفات سارية المفعول ما لم يتم رفضها لاحقاً وفقاً للبند (3) من هذه المادة.

مادة 6 رسوم الإستخدام

- إ. يجب أن تكون رسوم الإستخدام التي تفرضها سلطات فرض الرسوم المختصة أو الجهات التابعة لكل طرف، على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر، عادلة ومعقولة وخالية من التمييز ومطبقة بالتساوي على فئات المستخدمين. وفي كل الأحوال، يجب وضع أي رسوم إستخدام على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الاخر بشروط لا تقل افضلية عن أفضل الشروط المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي في وقت تقييم الرسوم.
- 2. رسوم الإستخدام المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر، تعكس، ولكنها لا تزيد عن، التكافة الكلية لدى سلطات فرض الرسوم المختصة أو الجهات التي تقدم خدمات وتسهيلات المطارات وخدمات المطارات البيئية والملاحة الجوية وأمن الطيران في المطار أو نطاق انظمة المطار. ويجوز أن تشمل هذه التكافة الكلية عائد معقول على الأصول بعد الإستهلاك. ويجب أن تقدم التسهيلات والخدمات مقابل الرسوم على أسس مهنية واقتصادية.
- 3. على كل طرف أن يشجع المشاورات بين سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم الخدمات والتسهيلات، كما يشجع سلطات أو جهات فرض الرسوم المختصة ومؤسسات النقل الجوي المعينة على تبادل المعلومات حسب الضرورة التي تتيح المراجعة الدقيقة لمعقولية الرسوم وفقاً لمبادئ البند 1 والبند 2 من هذه المادة. ويشجع كل طرف سلطات فرض الرسوم بإبلاغ المستخدمين قبل فترة معقولة بأي إقتراح لتغيير رسوم الإستخدام، لتمكين المستخدمين من إبداء آرائهم قبل تطبيق التعديلات.
- 4. يجب أن لا يُعتبر أي من الطرفين، في إجراءات تسوية المنازعات وفقاً للمادة 18 (تسوية المنازعات) مخالفاً لحكم من أحكام هذه المادة ما لم يكن: (1) قد أخفق في مراجعة الرسوم أو الممارسة موضوع الشكوى من قبل الطرف الأخر خلال وقت معقول؛ أو (2) قد أخفق، بعد المراجعة، في إتخاذ كل الخطوات الممكنة لتصحيح أية رسوم أو ممارسة لا تنسجم مع هذه المادة.

الخدمات كلياً أو جزئيا، ما لم يتعذر ذلك عملياً وأيضاً وفقاً لقيود تتعلق بالسلامة والأمن، وباستثناء المناولة الذاتية، لصغر حجم عمليات المطار بحيث لا تتسع لإستيعاب مقدمي الخدمات المتنافسين. وإذا منعت هذه الإعتبارات المناولة الذاتية، يجب أن تتوفر الخدمات الأرضية على أس متساوية لكل مؤسسات النقل الجوي على أن تكون قيمة الرسوم على أساس تكلفة الخدمات المقدمة وأن تضاهى هذه الخدمات نوعية وجودة الخدمات الذاتية.

- 5. يجوز لكل مؤسسة نقل جوي معينة بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف الأخر مباشرة، وبإختيار ها الحرز، عبر وكلائها. ويحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة بيع تلك الخدمات بعملة ذلك الإقليم أو بعملات أخرى قابلة للتحويل بحرية.
- 6. يُسمح لكل مؤسسة نقل جوي معينة بسداد النفقات المحلية، شاملة شراء الوقود، بالعملة المحلية في إقليم الطرف الآخر. ويجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف، وبإختيار ها الحر، سداد تلك النفقات في إقليم الطرف الآخر بالعملات الحرة القابلة للتحويل وفقاً للأنظمة المحلية المتعلقة بالعملات.
- 7. عند البدء أو الإستمرار في تشغيل الخدمات المصرح بها، على الطرق الجوية المحددة، يجوز لأي مؤسسة نقل جوي الدخول في ترتيبات تسويق تعاونية مثل الحيز المحجوز والشراكة بالرمز والمشاريع المشتركة أو ترتيبات تأجير مع:

أ) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي من الطرفين؛ و

 ب) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لدولة ثالثة، شريطة أن تكون الدولة الثالثة تجيز أو تسمح بترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الأخر ومؤسسات نقل جوي أخرى في خدمات من دولة ثالثة وإليها وعبرها؛

شريطة:

- (1) أن تكون كل مؤسسات النقل الجوي المعنية تحمل الترخيص المطلوب لهذه الترتيبات؛ (2) أن تكرير كالسور المواليق الجوبي المعنية تحمل الترخيص المطلوب لهذه الترتيبات؛
- (2) أن تكون كل مؤسسات النقل الجوي المعنية مستوفيه للمتطلبات المطبقة عادة في هذه الترتيبات؛ و
- (3) أن يتفق الأطراف على إتخاذ الإجراء الضروري لضمان تزويد المستهك بكامل المعلومات والحماية فيما يتعلق برحلات الشراكة بالرمز المغادرة من إقليمهم أو القادمة اليه وأن يتم، كحد أدنى، تزويد الركاب بالمعلومات الضرورية على النحو التالي:
 - أ) شفهياً، وإذا أمكن ذلك، كتابة في وقت الحجز؛
- ب) كتابة، على التذكرة نفسها و/أو (إذا تعذر ذلك) في وثيقة خط الرحلة بصحبة التذكرة أو على أي وثيقة أخرى تحل محل التذكرة، كإقرار مكتوب، بما في ذلك معلومات عن الجهة التي يجب الإتصال بها في حالة حدوث مشكلة وإشارة واضحة لأي مؤسسة نقل جوي ستكون مسؤولة في حالة أضرار أو حادث؛ و
- ج) شفهياً مرة أخرى، من قبل موظفي الخدمات الأرضية التابعين لمؤسسة النقل الجوي في كل مراحل الرحلة.
- 8. بغض النظر عن أي شيء ورد في هذه المادة، فإنّ ممارسة الحقوق بموجب هذه المادة يتم وفقاً للقوانين والأنظمة والقواعد المحلية السارية. ويتعهد الطرفان على أن يتم تطبيق القوانين والأنظمة والقواعد بطريقة خالية من التمييز ومنسجمة مع أغراض الإتفاقية.

3. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة، عند إستلام ترخيص التشغيل الوارد في البند (2) من هذه المادة، أن تبدأ في تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت، كلياً أو جزئياً، شريطة أن تتقيد بشروط هذه الإتفاقية.

مادة 4 الغاء الترخيص

- 1. بحق لأي من الطرفين تعليق الترخيص المشار إليه في المادة 3 (التعيين والترخيص) من الإتفاقية الخاص بمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الأخر. كما يجوز له أن يلغي أو يعلق أو يفرض شروطاً على ذلك الترخيص، بصفة مؤقتة أو دائمة، في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة في الإمتثال لأحكام البند 2 من المادة 3 (التعيين والترخيص) والمادة 12(تطبيق القوانين) من هذه الإتفاقية.
- 2. لا يتم ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه المادة إلا بعد التشاور بين سلطات الطيران وفقاً للمادة 17 (المشاورات) من هذه الإتفاقية، ما لم يكن من الضروري إتخاذ إجراء فوري للحيلولة دون مخالفة أخرى للبند 1 من هذه المادة.

مادة 5 الأنشطة التجارية

- يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف فتح مكاتب في إقليم الطرف الأخر لترويج وبيع خدمات النقل الجوي.
- يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر بالتالي:
 إدخال العاملين الذين يقومون بمهام إدارية وتجارية وفنية وتشغيلية والواجبات الإختصاصية الأخرى المطلوبين لتقديم خدمات النقل الجوي، إلى إقليم الطرف الأخر وإبقائهم فيه، وفقاً لقوانين وأنظمة الدولة المستقبلة المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف؟
- ب) إستخدام خدمات وموظفين من أي جنسية أو منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تقوم بالتشغيل في إقليمه ومرخص لها بتقديم هذه الخدمات.
- يخضع الوكلاء والموظفون لقوانين وأنظمة الطرف الأخر السارية، وفقاً لهذه القوانين والأنظمة على كل طرف:
- أن يمنح، على أساس المعاملة بالمثل، التراخيص الضرورية وتأشيرات الزيارة أو المستندات المشابهة الأخرى للوكلاء والموظفين المشار إليهم في البند 2 من هذه المادة، بأقل قدر من التأخير؛ و
- ب) تسهيل وتعجيل متطلبات تر اخيص التوظيف للموظفين الذين يقومون بمهام معينة مؤقتة.
- 4. يُسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة القيام بمهام المناولة الأرضية بنفسها في إقليم الطرف الاخر (المناولة الذاتية) أو، حسب إختيارها، أن تختار من بين الوكلا المتنافسين للقيام بهذه

مادة 2 منح الحقوق

- يمنح كل طرف الطرف الأخر الحقوق التالية لتشغيل الخدمات الجوية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الأخر:
 - أ) حق الطيران عبر إقليمه دون هبوط.
 - ب) حق الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.
- ج) الحق في الهبوط في إقليم الطرف الأخر في النقاط المحددة لذلك الطريق الجوي في الجدول الملحق بهذه الإتفاقية لغرض ترحيل وتنزيل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد، مجتمعة أو متفرقة؛ و
 - د) الحقوق الأخرى المحددة فى هذه الإتفاقية
- تتمتع مؤسسات النقل الجوي غير تلك المعينة وفقاً للمادة 3 (التعيين والترخيص) من هذه المادة أيضاً بالحقوق المحددة في البند 1 (أ) و (ب) من هذه المادة.
- 3. لا يوجد في هذه الإتفاقية ما يمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف حق نقل الركاب أو البضائع أو البريد، مقابل تعويض أو أجر في إقليم الطرف الأخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف الأخر.

مادة 3 التعيين والترخيص

- يحق لكل طرف تعيين مؤسسة نقل جوي أو أكثر كتابة، عبر القنوات الدبلوماسية، لسلطات الطيران لدى الطرف الأخر لتشغيل الخدمات المتفق عليها بموجب هذه الإتفاقية، وأن يسحب أو يغير هذا التعيين.
- على الطرف الأخر، عند إستلام هذا التعيين والطلبات، من مؤسسة النقل الجوي، على النحو المنصوص عليه لتر اخيص التشغيل، أن يمنح التر اخيص اللازمة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، شريطة:
- أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة خاضعة للرقابة التنظيمية الفعالة للطرف الذي قام بالتعيين؛
- ب) أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة على مؤسسة النقل الجوي، لدى الطرف الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي و/أو لدى مواطنيه؛
- ج) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين و الأنظمة التي تطبق عادة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات؛ و
- د) أن يقوم الطرف الذي قام بالتعيين بمراعاة وتطبيق المعايير المنصوص عليها في المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران).

مادة 1 تعاريف

لغرض تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، تكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل منها، ما لم يقتض سياق النص معنى أخر:

1. سلطات الطيران:

بالنسبة لحكومة دولة قطر: وزير المواصلات والإتصالات؛

وبالنسبة لحكومة مملكة هولندا فيما يتطق بشأن كوراساو: الوزير المسؤول عن الطيران المدنى؛ أو في كلا الحالتين أي شخص أو هيئة مخولة بالقيام بالوظائف التي تمارسها حالياً السلطات المذكورة؛

 2. (الخدمات المتفق عليها): الخدمات الجوية على الطرق الجوية المحددة لنقل الركاب والبضائع والبريد مجتمعة أو متفرقة?

3. الاتفاقية: هذه الاتفاقية وملحقها وأي تعديلات عليهما؟

4. (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية): المعانى المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

5 مؤسسة النقل الجوى المعينة:

مُؤسَّسة أو مؤسَّساتُ النقلُ الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة 3 (التعيين والترخيص) من هذه الإتفاقية؛

6. المعاهدة:

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 وتشمل أيّ ملحق تم إعتماده وفقاً للمادة (90) من تلك المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و (94) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات أصبحت سارية المفعول أو تم التصديق عليها من قبل كلا الطرفين.

7. التعرفة:

أي أجرة أو أسعار أو رسوم لنقل الركاب والأمتعة و/أو البضائع في النقل الجوي بما في ذلك أي وسيلة نقل أخرى ذات صلة بذلك، تفرضها مؤسسات النقل الجوي ووكلاؤها والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأجرة أو الأسعار أو الرسوم؛

8. الإقليم: بالنسبة لطرف: المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة.

9. رسوم الاستخدام:

الرسوم التي تُفرض على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية أو تسهيلات ذات الصلة.

إن حكومة مملكة هولندا فيما يتعلق بشأن كور اساو؟ وحكومة دولة قطر؟ والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفان)؟

بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944؟ و غبة منهما في المساهمة في تطور الطيران المدني الإقليمي والدولي؛ و غبة منهما في تعزيز نظام الطيران الدولي على أساس المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق بأقل قدر من التدخل والتنظيم الحكومي؛ و و غبة منهما في إبرام إتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما؛ ورغبة منهما في تحقيق أقصى مستوى من السلامة والأمن في الخدمات الجوية الدولية؛

قد إتفقتا على ما يلى:

$[\ ARABIC\ TEXT-TEXTE\ ARABE\]$

إتفاقية خدمات جوية بين حكومة مملكة هولندا فيما يتعلق بشأن كوراساو و حكومة دولة قطر [DUTCH TEXT – TEXTE NÉERLANDAIS]

VERDRAG INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO, EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Regering van de Staat Qatar (hierna te noemen "de partijen");

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944;

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de regionale en internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging van internationale luchtdiensten te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is omschreven:

- wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan, wat de regering van de Staat Qatar betreft, de minister van Transport en Communicatie; wat de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- wordt onder "overeengekomen diensten" verstaan de luchtdiensten op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag, de bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan;
- hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
- wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die is / zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- 6. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
- wordt onder "prijs" verstaan alle tarieven, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
- heeft "grondgebied" met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

Artikel 2 Verlening van rechten

- Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
 - het recht te landen op het grondgebied van de andere partij op de punten die omschreven zijn in de routetabel in de bijlage bij dit Verdrag ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd; en
 - d. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
- De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
- Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

Artikel 3 Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten van de andere partij langs diplomatieke weg een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten in overeenstemming met dit Verdrag en deze aanwijzing in te trekken of te wijzigen.

- 2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - de aangewezen luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
 - een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en/of bij haar onderdanen;
 - de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing(en) ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
 - d. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast.
- Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment, geheel of ten dele, een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4 Intrekking van vergunningen

- 1. Elke partij heeft het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt te voldoen aan de voorwaarden van het tweede lid van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen), en van artikel 12 (Toepassing van wetten) van dit Verdrag.
- Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 5 Commerciële activiteiten

 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht op het grondgebied van een andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.

- Elke partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe:
 - a. medewerkers te zenden naar en te doen verblijven op haar grondgebied voor het uitvoeren van leidinggevende, commerciële, technische, operationele en andere specialistische taken die nodig zijn voor het verzorgen van luchtdiensten, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ontvangende staat inzake binnenkomst, verblijf en werk: en
 - b. gebruik te maken van de diensten en het personeel met een andere nationaliteit of van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op haar grondgebied en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen.
- De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:
 - verleent elke partij op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het tweede lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
 - b. vergemakkelijkt en bespoedigt elke partij de vereiste werkvergunningen voor medewerkers die bepaalde tijdelijke taken verrichten.
- 4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zelf haar gronddiensten ("self-handling") te verrichten op het grondgebied van de andere partij of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een agent te kiezen van een concurrent, behalve wanneer dit aantoonbaar onpraktisch is en wanneer hieraan beperkingen worden gesteld vanwege de relevante veiligheids- en beveiligingsoverwegingen en, uitgezonderd self-handling, vanwege het feit dat de schaal van de afhandeling op de luchthaven te gering is voor concurrerende aanbieders. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.
- 5. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht deze luchtdiensten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta.
- 6. Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.

- 7. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals onderling vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of lease-regelingen, met:
 - een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en
 - b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dit derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt; en

op voorwaarde dat:

- alle luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke regelingen deelnemen de vereiste bevoegdheden hebben;
- alle luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn; en
- 3. de partijen overeenkomen de noodzakelijke maatregelen te nemen om te waarborgen dat consumenten volledig op de hoogte en beschermd zijn met betrekking tot vluchten met een gedeelde vluchtcode naar of van hun grondgebied en dat de passagiers ten minste worden voorzien van de noodzakelijke informatie op een van de volgende wijzen:
 - a. mondeling en, indien mogelijk, schriftelijk op het moment van boeken;
 - schriftelijk, op het ticket zelf en/of (indien dat niet mogelijk is) op de routebeschrijving bij het ticket of op een ander document dat het ticket vervangt zoals een schriftelijke bevestiging, met inbegrip van informatie over met wie contact kan worden opgenomen in geval van problemen en een duidelijke indicatie van welke luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is bij schade of een ongeval; en
 - wederom mondeling, door het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij tijdens alle stadia van de reis.
- 8. Niettegenstaande het bepaalde in dit artikel dient de uitoefening van de rechten ingevolge dit artikel in overeenstemming te zijn met de van toepassing zijnde interne wet- en regelgeving en voorschriften en de partijen bepalen dat de wet- en regelgeving en voorschriften op niet-discriminatoire wijze worden toegepast, in overeenstemming met de doelstellingen van het Verdrag.

Artikel 6 Gebruikersheffingen

- 1. Gebruikersheffingen die aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappii.
- 2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-. milieu-. luchtvaartnavigatie-. luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.
- 3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of lichamen op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.
- 4. Geen van de partijen wordt bij procedures ter regeling van geschillen ingevolge artikel 18 (Regeling van geschillen) geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een heffing of praktijk waarop de klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 7 Eerlijke concurrentie

- Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
- 2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerliike concurrentiepraktiiken concurrentiepositie die de van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nadelig beïnvloeden.
- 3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij de frequentie en capaciteit van de overeengekomen diensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van de commerciële marktoverwegingen van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij derhalve enige eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
- 4. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet zou stroken met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 8 Prijzen

- Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtdiensten vaststellen. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
 - het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
 - het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.

- 2. Elke partij mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door zijn eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij in rekening te brengen prijzen. Geen van de partijen mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in rekening te brengen prijzen. De prijzen blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
- 3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de partijen. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij binnen veertien (14) dagen na ontvangst van de indiening in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

Artikel 9 Douanerechten

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren. boorduitrustingsstukken, boordproviand (met inbegrip van onder andere etenswaren, dranken en tabaksartikelen, alsmede overige producten bestemd voor de verkoop aan passagiers of voor het in beperkte hoeveelheden consumeren daarvan tijdens de vlucht) en andere artikelen zoals uniformonderdelen, voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend wordt gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten uitvoert.

De kantoorapparatuur die het grondgebied van een partij wordt binnengebracht voor gebruik in de kantoren van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij is eveneens vrijgesteld, mits deze apparatuur gedurende drie (3) jaar vanaf de datum waarop de apparatuur dat grondgebied wordt binnengebracht ter beschikking staat van deze kantoren en het beginsel van wederkerigheid van toepassing is.

- 2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij, of aan boord van de door deze luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van de in dit lid genoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op de in dit artikel bedoelde goederen zijn geheven.
- De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:
 - die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;
 - b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven; of
 - die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten;

ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

4. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide partijen mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 10 Belastingheffing

- Voordelen en inkomsten uit de exploitatie van de luchtvaartuigen in internationaal verkeer die door een luchtvaartmaatschappij van een partij worden behaald, met inbegrip van deelname aan commerciële overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen of gemeenschappelijke ondernemingen, zijn vrijgesteld van belasting over voordelen of inkomsten geheven door de andere partii.
- Kapitaal en vermogensbestanddelen van een luchtvaartmaatschappij van een partij die worden gebruikt bij de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn vrijgesteld van belasting over kapitaal en vermogensbestanddelen geheven door de andere partij.
- Voordelen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd of van roerende goederen die worden gebruikt bij de exploitatie van dergelijke luchtvaartuigen die worden verkregen door een luchtvaartuig van een partij zijn vrijgesteld van belasting over voordelen geheven door de andere partij.
- 4. Dit artikel is niet van kracht indien er een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen tussen beide partijen van kracht is. Indien een dergelijk verdrag niet bestaat, spannen de partijen zich in een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting te sluiten.

Artikel 11 Overmaking van gelden

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking doet.

Artikel 12 Toepassing van wetten

 Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van de andere partij met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.

- 2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning en vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postreglementen) te worden nageleefd door of namens de passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.
- Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.
- Passagiers, bagage, vracht en post in directe transit worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

Artikel 13 Veiligheid van de luchtvaart

- 1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de ene partij worden ten behoeve van de exploitatie van de luchtdiensten voorzien in dit Verdrag door de andere partij erkend als geldig en nog van kracht, mits de vereisten voor deze bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Elke partij kan evenwel voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard door de andere partij.
- Elke partij kan, in overeenstemming met artikel 17 (Overleg), verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden opgelegd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen.

- 3. Indien na dergelijk overleg een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het tweede lid van dit artikel niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago kunnen zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen binnen vijftien (15) dagen of binnen een langere termijn als overeen te komen. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.
- 4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van een andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een platforminspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.
- 5. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of van aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken.
- Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vijfde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.
- 7. Onder verwijzing naar het derde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

Artikel 14 Beveiliging van de luchtvaart

- 1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart die beide partijen naleven.
- 2. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en om elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart aan te pakken.
- 3. Elke partij handelt, in haar onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als bijlagen bij het Verdrag van Chicago; zij verlangt dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de bijlagen waarnaar in dit lid wordt verwezen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

- 4. Elke partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage alsmede vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
- 5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
- 6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.
- 7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen vanaf de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, aanzien schorsen of opleggen van voorwaarden ten exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij te allen tijde voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 15 Goedkeuring van schema's

- Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij dient haar voorgenomen vluchtschema's ten minste dertig (30) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.
- 2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

Artikel 16 Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden.

Artikel 17 Overlea

Elke partij mag te allen tijde verzoeken om schriftelijk overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de bijlagen daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 18 Regeling van geschillen

- Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats te regelen door middel van overleg en onderhandelingen.
- Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van onderhandeling te regelen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

- Indien de partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een 3. regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een bepaalde persoon of bepaald lichaam voor te leggen; indien zij hierover geen overeenstemming bereiken wordt het geschil op verzoek van een van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie (3) scheidsmannen, van wie elke partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen. Elk van de partijen benoemt een scheidsman binnen een termiin van zestig (60) dagen vanaf de datum waarop de ene partij van de andere partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om beslissing door een dergelijk gerecht wordt verzocht; de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de Voorzitter van de Raad van de ICAO door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.
- De kosten van het scheidsgerecht en de overige kosten worden door de partijen in gelijke delen gedragen.
- De partijen houden zich aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19 Wijzigingen

- Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.
- 2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

Artikel 20 Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 21 Beëindiging

- Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO.
- 2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

Artikel 22 Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO.

Artikel 23 Territoriale toepassing

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Curaçao.

Artikel 24 Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Colombo op 6 december 2017. in tweevoud, in de Engelse, de Nederlandse en de Arabische taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO

an Deerece

VOOR DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

Bijlage Routetabel

 Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Staat Qatar:

Punten achter	Vertrek- Punten	Tussenliggende Punten	Punt van Bestemming	Verder gelegen Punten
Elk punt	Elk punt in Qatar	Elk punt	Elk punt op Curaçao	Elk punt

- Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan volledig gebruik te maken van vrijheidsverkeersrechten.
- Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door Curacao:

Punten achter	Vertrek- Punt	Tussenliggende Punten	Punten van Bestemming	Verder gelegen Punten
Elk punt	Elk punt op Curaçao	Elk punt	Elk punt op Qatar	Elk punt

- Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan volledig gebruik te maken van vrijheidsverkeersrechten.
- Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij of mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:
 - a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
 - b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
 - landingen op een of alle punten overslaan mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
 - d. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
 - e. volledige derde- en vierdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen; en
 - op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen of afzetten mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan vijftien (15) dagen.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF CURAÇAO,

AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR

The Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curação,

and

the Government of the State of Qatar (hereinafter "the Parties");

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

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

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in International Air Services;

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined, the term:

- "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the State
 of Qatar, the Minister of Transport and Communications; in the case of the
 Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the
 Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body
 authorized to perform the functions at present exercised by said authorities;
- "Agreed Services" means Air Services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- 3. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention:
- "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- 6. "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 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 Parties:
- 7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo in air transportation including any other mode of transportation in connection therewith charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge:
- "Territory" in relation to a Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- "User charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2 Grant of Rights

- Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of Air Services by the Designated Airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its Territory without landing;
 - b. the right to make stops in its Territory for non-traffic purposes;
 - c. the right to make stops in the Territory of the other Party at the points specified for that route in the schedules annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately; and
 - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
- 2. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.
- Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the Airline or Airlines
 of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party,
 passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for
 another point in the Territory of that other Party.

Article 3 Designation and Authorization

- Each Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the Aeronautical Authorities of the other Party one or more Airlines to operate the Agreed Services in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designation.
- Upon receipt of such a designation, and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Party shall grant the appropriate authorizations with minimum procedural delay, provided that:
 - the Designated Airline is under the effective regulatory control of the designating Party;
 - substantial ownership and effective control of the Airline are vested in the Party designating the Airline and/or its nationals;
 - the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
 - the Party designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security).

 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.

Article 4 Revocation of Authorization

- Either Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of the Agreement with respect to an Airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, in the event that the Designated Airline fails to comply with the provisions of paragraph 2 of Article 3 (Designation and Authorization), and of Article 12 (Application of Laws) of this Agreement.
- Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance as referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.

Article 5 Commercial Activities

- The Designated Airline(s) of each Party shall have the right to establish
 offices, in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air
 Services.
- 2. Each Party shall permit the Designated Airlines of another Party to:
 - a. bring into its Territory and maintain employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties which are required for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
 - use the services and personnel of any other nationality, organization, company or Airline operating in its Territory and authorized to provide such services.
- 3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations each party shall:
 - a. on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article: and
 - facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

- 4. Each Designated Airline is permitted to perform its own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part, except where this is demonstrably impractical and also where constrained by relevant safety and security considerations, and, with the exception of self-handling, by the scale of airport operations being too small to sustain competitive providers. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all Airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
- 5. Each Designated Airline may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Designated Airline's discretion, through its agents. Each Designated Airline shall have the right to sell such Air Services in the currency of that Territory or in freely convertible currencies.
- 6. Each Designated Airline shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Party in local currency. At their discretion, the Designated Airlines of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
- In operating or holding out the authorized services on the specified routes, any Designated Airline may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space, codesharing, joint ventures or leasing arrangements, with:
 - a. an Airline or Airlines of either Party; and
 - an Airline or Airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the Airlines of the other Party and other Airlines on services to, from and via such a third country; and

provided that:

- 1. all Airlines hold the appropriate authority in such arrangements;
- all Airlines meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- 3. the Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to codeshared flights operating to or from their Territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
 - a. verbally and, if possible, in writing at the time of booking;
 - in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which Airline is responsible in case of damage or accident; and
 - verbally again, by the Airline's ground staff at all stages of the journey.

8. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic laws, regulations and rules, and the Parties stipulate that the laws, regulations and rules shall be administered in a non-discriminatory fashion and consistent with the purposes of the Agreement.

Article 6 User Charges

- User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airlines of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User charges shall be assessed on the Designated Airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
- 2. User charges imposed on the Designated Airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
- 3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated Airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in User charges to enable users to express their views before changes are made.
- 4. Neither Party shall be held in dispute resolution procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 7 Fair Competition

- Each Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
- 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 Airline(s) of the other Party.
- 3. Each Party shall allow any Designated Airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the Designated Airline of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical, or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- 4. Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirements with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 8 Pricing

- Each Party shall allow Prices for Air Services to be established by Airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
 - protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
 - protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
- Each Party may require notification or filing of any Price to be charged by its own Designated Airline. Neither Party shall require notification or filing of any Prices to be charged by the Designated Airline of the other Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by the Designated Airlines of either Party for International Air Services between the Territories of the Parties. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Price shall go into effect or continue in effect.

Article 9 Customs Duties

- 1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a Designated Airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items such as uniform items, printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that Designated Airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the Airline of such other Party operating the Agreed Services.
 - The office equipment introduced in the Territory of either Party in order to be used in the offices of the Designated Airline of the other Party is also exempt, provided that such equipment is at the disposal of those offices during three (3) years from the date of their introduction into that Territory and the principle of reciprocity applies.
- With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such 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 Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board.

The articles referred to in this paragraph 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 Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in this Article.

- The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
 - introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;
 - b. retained on board aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
 - taken on board aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,

whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.

4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that 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 10 Taxation

- Profits and income from the operation of aircraft in international traffic derived by an Airline of a Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the other Party.
- Capital and assets of an Airline of a Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the other Party.
- Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by an Airline of a Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the other Party.
- 4. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the two Parties. If no such agreement exists, the Parties shall endeavor to conclude an agreement for the avoidance of double taxation.

Article 11 Transfer of funds

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the Airline makes the initial application for remittance.

Article 12 Application of Laws

- While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airlines.
- While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew and cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's Designated Airlines.
- 3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over an Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
- Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall 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.

Article 13 Aviation Safety

- 1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the Air Services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
- Each Party may request consultations, in conformity with Article 17 (Consultations), concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Airlines.

- 3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
- 4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of another Party, may, while within the Territory of the other Party be the subject to a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
- 5. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of the other Party.
- Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- 7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 14 Aviation Security

- 1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
- 2. Each Party shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
- 3. Each Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; it shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who are established in its Territory, and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Each Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
- 4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
- 5. 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 or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

- 6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
- 7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that Party. When required by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time to the expiry of fifteen (15) days.

Article 15 Approval of Schedules

- Each Designated Airline of either Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services. The same shall apply to any modification thereof.
- For supplementary flights which the Designated Airline of one Party wishes to
 operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Airline
 must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other
 Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the
 operation of such flights.

Article 16 Statistics

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 17 Consultations

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, or amendment of, or compliance with this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

Article 18 Settlement of Disputes

- Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security), the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.
- If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
- 3. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the 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 ICAO may, at the request of either Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
- The cost of the arbitration tribunal and any other costs shall be borne in equal parts by the Parties.
- The Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 19 Amendments

- Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with Article 24 (Entry into force) of this Agreement.
- 2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendment of the Annex to this Agreement may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the abovementioned Annex.

Article 20 Multilateral Agreements

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21 Termination

- Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO.
- 2. The Agreement shall terminate at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other 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 Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of the notice by ICAO.

Article 22 Registration with ICAO

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

Article 23 Territorial Application

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

Article 24 Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Colombo, on this 6 day of December 2017, in duplicate, in the English, Dutch and Arabic languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English version shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, IN RESPECT OF CURAÇAO

EMOLD

FOR THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR ⟨\

56

Annex Route Schedule

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the State of Qatar:

Points behind	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Qatar	Any points	Any points in Curação	Any points

- For all-cargo service: the Designated Airline(s) shall be entitled to exercise full freedom traffic rights.
- 2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curação:

Points behind	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Curação	Any points	Any points in Qatar	Any points

- For all-cargo service: the Designated Airline(s) shall be entitled to exercise full freedom traffic rights.
- 3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:
 - a. operate flights in either or both directions;
 - b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - c. omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
 - d. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes;
 - e. exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
 - f. pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS, À L'ÉGARD DE CURAÇAO, ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU QATAR

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, à l'égard du Curaçao,

et

le Gouvernement de l'État du Qatar (ci-après dénommés les « Parties »),

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

Désireux de contribuer au développement de l'aviation civile régionale et internationale,

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international basé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur le marché avec un minimum d'ingérence et de réglementation de l'État,

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'assurer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et à moins qu'il n'en soit convenu autrement :

- 1. Le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement de l'État du Qatar, le Ministre des transports et des communications ; dans le cas du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, le Ministre chargé de l'aviation civile ; ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités :
- 2. Le terme « services convenus » désigne les services aériens, sur les itinéraires spécifiés, pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou conjointement ;
- 3. Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et toutes les modifications y relatives :
- 4. Les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non-commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention ;
- 5. Le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée et habilitée conformément à l'articles 3 (Désignation et habilitation) du présent Accord ;
- 6. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification apportée aux annexes ou à

la Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes ou modifications aient pris effet pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiées par elles ;

- 7. Le terme « tarif » désigne tout tarif, taux ou frais pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises par la voie aérienne, ainsi que tout autre mode de transport connexe, facturé par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les modalités s'appliquant à ce tarif;
- 8. Le terme « territoire », quand il s'applique à une Partie, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;
- 9. Le terme « redevance pour service rendu » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2 Octroi de droits

- 1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants afin d'assurer l'exécution de services aériens par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie :
 - a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
 - b) Le droit de faire des escales non-commerciales sur son territoire ;
 - c) Le droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie aux points spécifiés pour cet itinéraire dans le programme de vols annexé au présent Accord, pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier, conjointement ou séparément;
 - d) Les autres droits spécifiés dans le présent Accord.
- 2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie, autres que celles désignées au titre de l'article 3 (Désignation et habilitation) du présent Accord, jouissent des droits indiqués aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.
- 3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier contre rémunération ou pour le compte d'autrui, vers un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3. Désignation et habilitation

- 1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit, par la voie diplomatique, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien pour exploiter les services convenus conformément au présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier cette désignation.
- 2. Dès réception d'une telle désignation, et des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien désignée, sous la forme et de la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation, l'autre Partie accorde les autorisations appropriées dans un délai de traitement minimal, à condition que :
 - a) L'entreprise de transport aérien désignée soit sous le contrôle réglementaire effectif de la Partie l'ayant désignée;

- Une part substantielle de l'entreprise de transport aérien soit détenue par la Partie l'ayant désignée, les ressortissants de cette Partie, ou les deux, et que ladite Partie, lesdits ressortissants ou les deux exercent un contrôle effectif sur cette entreprise;
- L'entreprise de transport aérien désignée réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demande(s);
- d) La Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien applique et fait respecter les normes énoncées à l'article 13 (Sécurité aérienne) et à l'article 14 (Sûreté aérienne).
- 3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée peut à tout moment commencer à assurer les services convenus, en partie ou en totalité, à condition de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4. Révocation de l'autorisation

- 1. Chaque Partie a le droit de refuser de délivrer les autorisations visées à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, de révoquer ou suspendre ces autorisations, ou d'y associer des conditions, de façon temporaire ou permanente, dans le cas où l'entreprise de transport aérien désignée ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 (Désignation et autorisation), et de l'article 12 (Application des lois) du présent Accord.
- 2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables afin de prévenir la poursuite du non-respect visé au paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation entre les autorités aéronautiques, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord.

Article 5. Activités commerciales

- 1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée de chaque Partie peut établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de promotion et de vente de services aériens.
 - 2. Chaque Partie permet aux entreprises de transport aérien désignées d'une autre Partie de :
 - a) Faire entrer sur son territoire et d'y maintenir des employés qui exercent des fonctions de gestion, des fonctions commerciales, techniques et opérationnelles, et d'autres fonctions spécialisées nécessaires à la fourniture de services des transports aérien, conformément aux lois et règlements de la Partie d'accueil en matière d'entrée, de séjour et d'emploi;
 - b) Faire appel aux services et au personnel de toute autre nationalité, organisation, société ou entreprise de transport aérien établie sur son territoire et autorisée à fournir lesdits services.
- 3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie et, conformément à ces lois et règlements, chaque Partie :
 - a) Accorde, sur une base de réciprocité et dans les meilleurs délais, les autorisations d'emploi, visas de visiteur et autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 2 du présent article;

- b) Simplifie les exigences en matière d'autorisations d'emploi et en accélère la délivrance pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires.
- 4. Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie (« services autogérés ») ou, à son gré, de les confier en tout ou en partie à un organisme concurrent de son choix, sauf s'il peut être démontré que cela n'est pas possible en pratique, ou dans le cas de contraintes liées à des considérations pertinentes de sécurité et de sûreté et, à l'exception des services autogérés visés, si le volume d'activité aéroportuaire est insuffisant pour alimenter la concurrence entre les prestataires. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise autogère ses services d'escale, les services d'escale lui sont fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises de transport aérien ; les tarifs sont fonction du coût des services fournis ; ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise aurait pu assurer.
- 5. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des services dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans des devises librement convertibles.
- 6. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de payer ses dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent, à leur gré, régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation locale des changes.
- 7. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services autorisés sur les Itinéraires spécifiés, toute entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité, de partage de code, de coentreprise ou de location, avec :
 - a) Une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ;
 - b) Une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien d'un tiers pays, à condition que ledit pays autorise ou permette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination dudit tiers pays, au départ de celui-ci, ou via celui-ci;

sous réserve que :

- 1. Toutes les entreprises de transport aérien détiennent l'autorité appropriée pour de tels arrangements ;
- 2. Toutes les entreprises de transport aérien satisfassent aux exigences normalement appliqués à de tels accords ;
- 3. Les Parties consentent à prendre les mesures nécessaires pour garantir que les consommateurs soient pleinement informés et protégés dans le cadre des vols en partage de code exploités en provenance ou à destination de leur territoire et que, au minimum, les renseignements nécessaires soient fournis aux passagers comme suit :
 - a) Oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation ;
 - b) Par écrit, sur le billet lui-même ou, si ce n'est pas possible, sur le document d'itinéraire accompagnant le billet, ou sur tout autre document remplaçant le billet (par exemple, une confirmation écrite), incluant des renseignements sur la personne à

- contacter en cas de problème ainsi qu'une indication claire de l'entreprise de transport aérien responsable en cas de dommage ou d'accident ;
- c) Oralement, à nouveau, par le personnel au sol de l'entreprise de transport aérien à toutes les étapes du voyage.
- 8. Nonobstant toute disposition du présent article, l'exercice des droits qui y sont visés doit être conforme aux lois, règlements et règles internes applicables, et les Parties spécifient que ces lois, règlements et règles doivent être appliqués de manière non-discriminatoire et conformément aux objectifs du présent Accord.

Article 6. Redevances pour service rendu

- 1. Les redevances pour service rendu pouvant être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie sont justes, raisonnables, non-discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances pour service rendu sont appliquées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur application.
- 2. Les redevances pour service rendu imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés pour les aéroports, environnement aéroportuaire, navigation aérienne et sûreté de l'aviation, dans l'aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût total peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.
- 3. Chaque Partie contractante favorise les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière de redevances sur son territoire et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les services et installations, et encourage ces autorités ou ces organes et ces entreprises désignées à échanger les informations requises pour permettre d'examiner avec précision le caractère raisonnable des redevances, en conformité avec les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes en matière de redevances à informer les utilisateurs, moyennant un préavis raisonnable, de tout projet de modification des redevances pour service rendu, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.
- 4. Aucune Partie n'est considérée, dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 18 (Règlement des différends), comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si 1) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie ; ou si 2) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 7. Concurrence loyale

- 1. Chaque Partie contractante offre à chaque entreprise de transport aérien désignée la possibilité équitable et égale d'entrer en concurrence pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.
- 2. Chaque Partie prend toutes les mesures appropriées, dans les limites de sa compétence, pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien de l'autre Partie.
- 3. Chaque Partie autorise toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie à définir la fréquence et la capacité des services convenus sur la base de considérations d'ordre commercial relatives au marché. Aucune Partie, par conséquent, n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui irait à l'encontre des fins du présent Accord. Aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, ou le type ou les types d'aéronef(s) exploité(s) par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf dans les cas requis par les douanes ou d'autre services gouvernementaux aux motifs d'inspection, techniques, ou d'exploitation, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.
- 4. Aucune Partie n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des conditions de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui irait à l'encontre des fins du présent Accord.

Article 8. Tarifs

- 1. Chaque Partie permet aux entreprises de transport aérien des deux Parties de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de considérations commerciales relatives au marché. L'intervention des Parties se limite à :
 - a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;
 - b) Protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;
 - c) Protéger les entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.
- 2. Chaque Partie peut exiger la notification ou la déclaration de tout tarif établi par son entreprise (ou ses entreprises) de transport aérien désignée. Aucune des Parties n'exige la notification ou la déclaration de tout tarif établi par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie. Les tarifs demeurent en vigueur à moins qu'ils ne soient par la suite invalidés en application des dispositions du paragraphe 3 du présent article.
- 3. Aucune Partie ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif prévu ou appliqué par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties aux fins de service aérien international entre les territoires des Parties. Si l'une des Parties estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations visées au présent article, elle demande la tenue de consultations et fait connaître à l'autre Partie les raisons de son désaccord dans les quatorze jours suivant la réception de la déclaration. Ces consultations ont lieu au plus

tard quatorze jours après la réception de la demande. En l'absence d'accord mutuel, le tarif en question entre ou demeure en vigueur.

Article 9. Droits de douane

1. Chaque Partie exonère une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et dans toute la mesure où son droit interne le lui permet, des restrictions à l'importation, droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux ne résultant pas du coût des prestations fournies à l'arrivée, sur les aéronefs, les carburants, les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement de bord usuel des aéronefs, les provisions de bord (incluant, mais sans s'y limiter, les denrées alimentaires, les boissons, le tabac et les autres produits destinés à être vendus ou utilisés par les passagers en quantité limitée au cours du vol), ainsi que d'autres articles tels que les uniformes, les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout document imprimé portant le nom de l'entreprise et tout matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée et destiné à être utilisé ou qui est utilisé uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien de cette autre Partie exploitant les services convenus.

Les équipements de bureau introduits sur le territoire de l'une des Parties afin d'être utilisés dans les bureaux de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie sont également exonérés, à condition que ces équipements soient à la disposition desdits bureaux pendant trois ans à compter de la date de leur introduction sur ce territoire et que le principe de réciprocité s'applique.

2. En ce qui concerne l'équipement de bord usuel, les pièces de rechange, l'approvisionnement en carburants et lubrifiants, et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie, ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord de l'aéronef lors de services internationaux, aucun droit ou redevance n'est appliqué, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie, même si ces approvisionnements sont utilisés au cours du survol du territoire de la Partie où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les biens mentionnés au présent paragraphe 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 biens visés dans le présent article.

- 3. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent aux biens visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'ils sont :
 - a) Introduits sur le territoire d'une Partie par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, ou au nom de cette entreprise ;
 - b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de celui-ci ; ou
 - c) Embarqués à bord d'un aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie dans le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus,

que ces biens soient utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie accordant l'exonération, à condition que la propriété de ces biens ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

4. L'équipement de bord usuel, les pièces de rechange, l'approvisionnement en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord de ses autorités douanières, lesquelles peuvent exiger que ces biens soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation, leur cession, ou d'une quelconque autre façon effectuée conformément à la règlementation douanière.

Article 10. Imposition

- 1. Les bénéfices et les revenus tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une entreprise de transport aérien d'une Partie, y compris la participation à des accords commerciaux inter-aériens ou à des coentreprises, sont exonérés de tout impôt sur les bénéfices ou les revenus prélevé par l'autre Partie.
- 2. Le capital ou les avoirs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie liés à l'exploitation d'un aéronef en trafic international sont exonérés de tous impôts sur le capital et les avoirs perçus par l'autre Partie.
- 3. Les bénéfices découlant de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation desdits aéronefs, obtenus par une entreprise de transport aérien d'une Partie, sont exonérés de tous impôts sur les bénéfices perçus par l'autre Partie.
- 4. Le présent article n'a pas d'effet lorsqu'un accord visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu est en vigueur entre les deux Parties. En l'absence d'un tel accord, les Parties s'efforcent de conclure un accord visant à éviter la double imposition.

Article 11. Transferts de fonds

Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et d'envoyer à son pays, sur demande, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement liées au transport aérien qui dépassent les sommes déboursées localement. La conversion et l'envoi des recettes sont autorisés sans délai, restrictions ni impositions, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert de fonds.

Article 12. Application des lois

- 1. Lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que lors du départ de ce territoire, ses lois et règlements relatifs à l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.
- 2. Lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que lors du départ de ce territoire, ses lois et règlements relatifs à l'admission sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, de l'équipage et des marchandises par aéronefs (y compris les règlements relatifs à l'entrée, aux autorisations, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être

respectés par les passagers, l'équipage ou les marchandises des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, ou en leur nom.

- 3. Aucune des Parties ne donne à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre la préférence sur une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien internationaux similaires quant à l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlementations similaires.
- 3. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et d'autres taxes similaires.

Article 13. Sécurité aérienne

- 1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées en application de la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire ou pour y atterrir, des brevets d'aptitude et des permis délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.
- 2. Chaque Partie peut demander des consultations, conformément à l'article 17 (Consultations), concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie relatives aux installations aéronautiques, à l'équipage, aux aéronefs et à l'exploitation de l'entreprise de transport aérien.
- 3. Dans le cas où, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties conclut que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans les domaines visés au paragraphe 2 du présent article, des normes et des prescriptions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées en application de la Convention, l'autre Partie se voit notifier ces conclusions ainsi que les mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales susmentionnées, et prend les mesures correctives appropriées dans les quinze jours, ou dans un délai plus long convenu entre les Parties. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer ou suspendre une autorisation d'exploitation d'une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée par l'autre Partie, ou d'y associer des conditions, si ladite Partie ne prend pas les mesures correctrices appropriées dans un délai raisonnable.
- 4. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie, ou en leur nom, dans le cadre de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, pendant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de ladite autre Partie, sous réserve que cela ne cause pas un retard injustifié dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, cette inspection a pour but de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, des permis de son équipage, ainsi que la conformité de l'équipement de bord et de l'état de l'aéronef avec les normes, en vigueur à cette date, établies conformément aux dispositions de la Convention.
- 5. Lorsque des mesures doivent être prises d'urgence pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chaque Partie se réserve le droit de suspendre

immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien de l'autre Partie.

- 6. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 5 du présent article est levée dès que disparaissent les motifs pour lesquels elle a été prise.
- 7. En ce qui concerne le paragraphe 3 du présent article, s'il est établi qu'une Partie ne respecte toujours pas les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale alors que le délai convenu est écoulé, le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale en est informé. Ce dernier est également avisé de la solution satisfaisante qui est ultérieurement trouvée pour remédier à cette situation.

Article 14. Sûreté aérienne

- 1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sûreté de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties s'efforcent notamment d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection faite à Montréal le 1er mars 1991, et de toute autre convention ou protocole relatif à la sécurité de l'aviation civile auxquels les Parties au présent Accord sont également parties.
- 2. Les Parties se prêtent mutuellement, et sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, ainsi que pour faire face à toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.
- 3. Dans leurs rapports réciproques, les Parties agissent conformément aux dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de sûreté de l'aviation figurant dans les annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés ou établis sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions sur la sûreté aérienne. Chaque Partie informe l'autre Partie de toute divergence entre sa réglementation et ses pratiques internes et les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation contenues dans les annexes visées dans le présent paragraphe. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie afin de discuter de telles divergences.
- 4. Chaque Partie convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté visées au paragraphe 3 du présent article qui sont imposées par l'autre Partie relativement à l'entrée sur le territoire, au départ du territoire ou durant le séjour sur le territoire de cette autre Partie. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, de leurs bagages et bagages à main, ainsi que des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie

examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en réponse à une menace particulière.

- 5. En cas d'incident ou de menace entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, de l'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement, de façon sûre, à cet incident ou cette menace.
- 6. Chaque Partie a le droit de procéder, dans un délai de soixante jours à compter de la notification et par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, à une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie, des mesures de sûreté prises ou envisagées par les exploitants d'aéronefs concernant les aéronefs qui arrivent sur le territoire de la première Partie, ou qui en partent. Les dispositions administratives pour la conduite de telles évaluations sont déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans retard de façon à effectuer les évaluations dans les meilleurs délais.
- 7. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions de sûreté aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces consultations débutent dans les quinze jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze jours suivant la date de cette demande constitue un motif légitime pour refuser, révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation accordée à une entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée de cette autre Partie, ou d'y associer des conditions. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige, ou pour prévenir la poursuite du non-respect des dispositions du présent article, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration d'un délai de quinze jours.

Article 15. Approbation des programmes de vols

- 1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie soumet ses programmes de vols envisagés à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie au moins trente jours avant que les services convenus ne soient assurés. Elle fait de même pour toute modification de ce programme.
- 2. Dans le cas de vols supplémentaires que l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie souhaite assurer dans le cadre des services convenus en dehors de l'horaire approuvé, cette entreprise demande la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Cette demande est soumise au moins quinze jours avant que lesdits vols ne soient assurés.

Article 16. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie communiquent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie les états statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis.

Article 17. Consultations

Chaque Partie peut, à tout moment, demander par écrit la tenue de consultations sur l'interprétation, l'application, la mise en œuvre ou la modification du présent Accord, ou sur le respect du présent Accord ou de ses annexes. Ces consultations débutent le plus tôt possible, et au plus tard dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, sauf s'il en est convenu autrement.

Article 18. Règlement des différends

- 1. En cas de différend survenant entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, à l'exception de différends survenant dans le cadre des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne), les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforce de régler en premier lieu le différend par voie de consultation et de négociation.
- 2. Si les Parties ne parviennent à aucun accord à l'issue des négociations, le différend est réglé par la voie diplomatique.
- 3. Si les Parties ne parviennent à aucun accord à l'issue des négociations, elles peuvent convenir de renvoyer le différend pour décision à une personne ou un organisme ; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en désignant un et le troisième étant nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties nomme un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception par l'une des Parties d'une notification communiquée par l'autre par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par un tribunal, et le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties ne parvient pas à désigner son arbitre dans les délais prévus, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné 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 des Parties, nommer un arbitre ou des arbitres selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et il agit en qualité de président du tribunal d'arbitrage.
- 4. Les coûts afférents au tribunal d'arbitrage et tous les autres coûts sont assumés en parts égales par les Parties.
- 5. Les Parties se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article.

Article 19. Modifications

- 1. Toute modification du présent Accord est convenue entre les deux Parties par un échange de notes diplomatiques. Toute modification entre en vigueur selon les dispositions de l'article 24 (Entrée en vigueur) du présent Accord.
- 2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, toute modification de l'annexe du présent Accord peut être convenue par les autorités aéronautiques des deux Parties et confirmée par un échange de notes diplomatiques, et entre en vigueur à une date déterminée dans les notes diplomatiques. Cette exception au paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas en cas d'ajout de droits de trafic dans l'annexe susmentionnée.

Article 20. Accords multilatéraux

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général applicable aux deux Parties entre en vigueur, ses dispositions prévalent sur toute autre. Des consultations peuvent avoir lieu, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, aux fins de détermination de la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

Article 21. Dénonciation

- 1. L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- 2. L'Accord cesse de produire ses effets à minuit, un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et toutes les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Application territoriale

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement à Curação.

Article 24. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière des notifications écrites, échangées par la voie diplomatique, par lesquelles les Parties se notifient l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à cet effet.

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

FAIT à Colombo, le 6 décembre 2017, en deux exemplaires, en langues anglaise, néerlandaise et arabe, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao : [SIGNÉ]

Pour le Gouvernement de l'État du Qatar :

[SIGNÉ]

ANNEXE. ITINÉRAIRES DES PROGRAMMES DE VOLS

 Itinéraires pouvant être exploitées par toute entreprise de transport aérien désignée du Qatar :

Points en deçà	Points de	Points	Point de	Points au-
	départ	intermédiaires	destination	delà
Tous points	Tous points au Qatar	Tous points	Tous points au Curação	Tous points

Pour les services de transport de marchandises : l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée est autorisée à exercer la totalité des droits de libre circulation.

2. Itinéraires pouvant être exploitées par toute entreprise de transport aérien désignée de Curação :

Points en deçà	Points de	Points	Point de	Points au-
	départ	intermédiaires	destination	delà
Tous points	Tous points au Curaçao	Tous points	Tous points au Qatar	Tous points

Pour les services de transport de marchandises : l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée est autorisée à exercer la totalité des droits de libre circulation.

- 3. Lors de l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire déterminé, l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée peut, sur un ou tous les vols et au choix de chaque entreprise de transport aérien :
 - a) Assurer des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux ;
 - b) Combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef;
 - c) Omettre des escales à un point ou à plusieurs points, à condition que les services commencent ou se terminent sur un point du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - d) Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point des Itinéraires ;
 - e) Exercer pleinement les troisième et quatrième droits de la liberté de circulation ;
 - f) Embarquer et débarquer le trafic d'escale à n'importe quel point de l'itinéraire, à condition que la durée de l'escale ne n'excède pas quinze jours en tout point.