Treaty Series

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

VOLUME 2247

Recueil des Traités

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

United Nations • Nations Unies
New York, 2005

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

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

TABLE OF CONTENTS

I

Treaties and international agreements
registered in March 2004
Nos. 39996 to 40033

No. 39996. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Integrated and Sustainable Development of the Rio Meia Ponte Water Basin". Brasília, 5 August 1999 3

No. 39997. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "PRORENDA - Urban Development in Low-Income Districts and Support for Micro-Entrepreneurs of the Informal Sector in Fortaleza and other cities of the State of Ceará". Brasília, 5 August 1999 5

No. 39998. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Support for the Forest Management of the Amazon". Brasília, 5 August 1999 7

No. 39999. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "PRORENDA - Capacity Building of Economic Spaces for Low-Income Populations in the Suburbs of Porto Alegre -- Foundation of Metropolitan and Regional Planning (METROPLAN-RS)". Brasília, 5 August 1999 9

No. 40000. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Soil and Subterranean Water in Disposal Areas of Industrial Residues in Sao Paulo". Brasília, 5 August 1999 11

No. 40001. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Environmental Control in the State of Pernambuco". Brasília, 5 August 1999 13

No. 40002. Brazil and Germany:

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Management of Water Resources in Santa Catarina". Brasília, 5 August 1999 15

No. 40003. Brazil and Namibia:

Agreement for the abolition of diplomatic, official and tourist visas between the Government of Brazil and the Government of the Republic of Namibia. Windhoek, 29 October 1992 17

No. 40004. Brazil and European Space Agency:

Protocol concerning the use of tracking and telemetry equipment at the Natal launch site for aerospacial Ariane launches between the Centro Técnico Aeroespacial and the Centre National d'Etudes Spatiales (with annexes). Brasília, 9 March 1982 25

No. 40005. United Nations and China:

Host Country Agreement between the United Nations and the Government of the People's Republic of China for the United Nations Asia-Pacific Leadership Forum: Sustainable Development for Cities (with annex of 24 February 2004 and related letter of 20 and 21 February 2004). New York, 21 and 24 February 2004 57

No. 40006. Brazil and United States of America:

Memorandum of understanding on narcotics control between the Government of the United States of America and the Federative Republic of Brazil (with annex and attachment). Brasília, 2 September 1994 59

No. 40007. Brazil and France:

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and France regulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and GERDAT (with attachment of 6 October 1980). Brasília, 7 November 1980 83

No. 40008. Brazil and France:

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and France regulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and ORSTOM (with attachment of 8 October 1980). Brasília, 7 November 1980 85

No. 40009. Brazil and France:

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and Franee regulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and INRA (with attachment of 6 October 1980). Brasília, 7 November 1980... 87

No. 40010. Brazil and Venezuela:

Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Republic of Venezuela which put into effect the internal rules of the Committee on borderline affairs created during the Extraordinary Meeting of the consular co-operation group (with rules). Brasília, 14 February 1992 89

No. 40011. Brazil and Argentina:

Agreement on cooperation activities between the State of Rio Grande do Sul and the Secretariat for science and technology of the Office of the President of the Argentine Nation, supplementary to the Agreement on scientific and technological cooperation between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Argentine Republic. Buenos Aires, 9 April 1996 101

No. 40012. Netherlands and Guinea:

Agreement on air transport between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Guinea (with annex). Conakry, 10 January 1991..... 117

No. 40013. Netherlands and Cuha:

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Cuba relating to air services between and beyond the Netherlands Antilles and Cuba (with annex). Havana, 7 October 1991 137

No. 40014. Brazil and Peru:

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and Peru on the exemption of port improvement taxes for the merchandise destined for Peru or originated therefrom and in transit in the Port of Manaus. Brasília, 18 August 1983 193

No. 40015. Multilateral:

Agreement instituting the Order of the Caribbean Community. Port of Spain, 26 February 1991 201

No. 40016. Netherlands and Canada:

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Canada relating to air transport between the Netherlands and Canada (with annex and exchange of notes). Ottawa, 2 June 1989 215

No. 40017. Netherlands and Canada:

Exchange of letters constituting an agreement on the operation of charter flights between the Kingdom of the Netherlands and Canada. Ottawa, 2 June 1989 269

No. 40018. Multilateral:

Agreement establishing the Caribbean Environmental Health Institute (with annex). Georgetown, 10 July 1980 275

No. 40019. Multilateral:

Agreement for the establishment of an Assembly of Caribbean Community Parliamentarians (with annex). Kingston, 31 July 1992 301

No. 40020. Multilateral:

Agreement for the establishment of a Regime for CARICOM Enterprises (with annex). Georgetown, Guyana, 22 December 1987 319

No. 40021. Netherlands and Belarus:

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Belarus for air services between and beyond their respective territories (with annex). Minsk, 10 April 1995 347

No. 40022. United Nations and China:

Exchange of letters constituting an agreement between the United Nations and the Government of China regarding the arrangements for the United Nations Asian Meeting on the Question of Palestine and the Public Forum in Support of Middle East Peace, to be held in Beijing, from 16 to 18 December 2003. New York, 4 and 5 December 2003 401

No. 40023. International Development Association and Sri Lanka:

Development Credit Agreement (Economic Reform Technical Assistance Project) between the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Colombo, 29 January 2003.... 403

No. 40024. Brazil and Federal Republic of Germany:

Special Agreement between the National Research Council (CNPq) and the Jülich Nuclear Research Center Ltd. (KFA). Bonn, 19 November 1971 405

No. 40025. Brazil and Federal Republic of Germany:

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and the Federal Republic of Germany approving a Special Agreement between the National Nuclear Energy Commission of Brazil and the Center for Nuclear Research of Jülich, of the Federal Republic of Germany, on Scientific and Technological Co-operation (with attachment). Brasília, 23 April 1971 421

No. 40026. Netberlands and Cuba:

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cuba for air services between and beyond their respective territories (with annex). The Hague, 3 February 1993 443

No. 40027. International Development Association and Sri Lanka:

Development Grant Agreement (National HIV/AIDS Prevention Project) between the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Colombo, 13 February 2003.. 507

No. 40028. International Development Association and Lao People's Democratic Republic:

Development Credit Agreement (Second Land Titling Project) between the Lao People's Democratic Republic and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Vientiane, 4 September 2003 509

No. 40029. International Development Association and Mongolia:

Development Credit Agreement (Economic Capacity Building Technical Assistance Project) between Mongolia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Dubai, 23 September 2003 511

No. 40030. Netherlands and Armenia:

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Armenia on air services (with annex). Yerevan, 26 November 1999 513

No. 40031. Netherlands and Bolivia:

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Bolivia on international air transport between Bolivia and Aruba (with annex). La Paz, 15 February 2001 571

No. 40032. Netherlands and Barbados:

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Barbados for air services between and beyond their respective territories (with annexes). Bridgetown, 27 November 1992 617

No. 40033. Netherlands and Algeria:

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the People's Democratic Republic of Algeria (with annex). Algiers, 22 March 1987 643

TABLE DES MATIÈRES

I

Traités et accords internationaux
enregistrés en mars 2004
N°s 39996 à 40033

N° 39996. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Développement intégré et durable du Bassin de Rio Meia Ponte". Brasília, 5 août 1999 3

N° 39997. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "PRORENDA - développement urbain dans des districts à bas revenu et assistance aux petits entrepreneurs du secteur informel à Fortaleza et autres villes de l'État de Ceará". Brasília, 5 août 1999 5

N° 39998. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Assistance à la gestion forestière de l'Amazonie". Brasília, 5 août 1999 ... 7

N° 39999. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant la coopération technique pour le projet "PRORENDA - Création des espaces de promotion dans les banlieux de Porto Alegre pour les populations à revenu modeste -- Base du planning régional et métropolitain (METROPLAN-RS)". Brasília, 5 août 1999 9

N° 40000. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant la coopération technique pour le projet "Sol et nappes souterraines dans les dépôts des résidus industriels de Sao Paulo". Brasília, 5 août 1999 11

N° 40001. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Contrôle de l'environnement dans l'État de Pernambuco". Brasília, 5 août 1999 13

N° 40002. Brésil et Allemagne :

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Gestion des ressources en eau à Santa Catarina". Brasília, 5 août 1999..... 15

N° 40003. Brésil et Namibie :

Accord relatif à la suppression de visas diplomatiques, officiels et touristiques entre le Gouvernement du Brésil et le Gouvernement de la République de Namibie. Windhoek, 29 octobre 1992 17

N° 40004. Brésil et Agence spatiale européenne :

Protocole relatif à l'utilisation des moyens de trajectographie et de télémesure situés sur le Champ de Tir de Natal aux fins des lancements d'Ariane entre le Centre technique aérospatiale et le Centre national d'études spatiales (avec annexes). Brasília, 9 mars 1982 25

N° 40005. Organisation des Nations Unies et Chine :

Accord de pays hôte entre l'Organisation des Nations Unies et la République populaire de Chine pour le forum de direction des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique: Développement durable pour les villes (avec annexe du 24 février 2004 et lettre connexe du 20 et 21 février 2004). New York, 21 et 24 février 2004 57

N° 40006. Brésil et États-Unis d'Amérique :

Mémorandum d'accord relatif au contrôle de stupéfiants entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil (avec annexe et pièce jointe). Brasília, 2 septembre 1994 59

N° 40007. Brésil et France :

Échange de notes constituant un arrangement entre le Brésil et la France mettant en vigucur la Convention signée entre EMBRADA et GERDAT (avec annexe du 6 octobre 1980). Brasília, 7 novembre 1980 83

N° 40008. Brésil et France :

Échange de notes constituant un arrangement entre le Brésil et la France mettant en vigueur la Convention signée entre EMBRADA et ORSTOM (avec pièce jointe du 8 octobre 1980). Brasília, 7 novembre 1980 85

N° 40009. Brésil et France :

Échange de notes constituant un arrangement entre le Brésil et la France mettant en vigueur la Convention signée entre EMBRADA et INRA (avec pièce jointe du 6 octobre 1980). Brasília, 7 novembre 1980 87

N° 40010. Brésil et Venezuela :

Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République du Venezuela relatif à la mise en vigueur des règlements internes du comité des affaires frontalières adoptés à la réunion du groupe de coopération consulaire (avec règlements). Brasília, 14 février 1992 89

N° 40011. Brésil et Argentine :

Accord relatif aux activités de coopération entre l'État du Rio Grande do Sul et le Secrétariat pour la science et la technologie du Bureau du Président de la Nation argentine, complémentaire à l'Accord de coopération scientifique et technologique entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République argentine. Buenos Aires, 9 avril 1996 101

N° 40012. Pays-Bas et Guinée :

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Guinée relatif au transport aérien (avec annexe). Conakry, 10 janvier 1991 117

N° 40013. Pays-Bas et Cuba :

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Cuba relatif aux services aériens entre les territoires respectifs des Antilles néerlandaises et de Cuba et au-delà (avec annexe). La Havane, 7 octobre 1991 137

N° 40014. Brésil et Pérou :

Échange de notes constituant un accord entre le Brésil et le Pérou relatif à l'exemption de la taxe de majoration portuaire, pour les marchandises destinées au Pérou ou en sa provenance et en transit dans le port de Manaus. Brasília, 18 août 1983 193

N° 40015. Multilatéral :

Accord instituant l'Ordre de la Communauté des Caraïbes. Port of Spain, 26 février 1991 201

N° 40016. Pays-Bas et Canada :

Accord sur le transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada (avec annexe et échange de notes). Ottawa, 2 juin 1989 215

N° 40017. Pays-Bas et Canada :

Échange de lettres constituant un accord relatif à l'exploitation de vols affrétés entre le Royaume des Pays-Bas et le Canada. Ottawa, 2 juin 1989 269

N° 40018. Multilatéral :

Accord portant création de l'Institut de santé environnementale des Caraïbes (avec annexe). Georgetown, 10 juillet 1980 275

N° 40019. Multilatéral :

Accord portant création d'une Assemblée des membres du parlement de la Communauté des Caraïbes (avec annexe). Kingston, 31 juillet 1992 301

N° 40020. Multilatéral :

Accord portant création d'un Régime pour les entreprises de la CARICOM (avec annexe). Georgetown (Guyana), 22 décembre 1987 319

N° 40021. Pays-Bas et Bélarus :

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Belarus relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Minsk, 10 avril 1995 347

N° 40022. Organisation des Nations Unies et Chine :

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement de la Chine concernant les arrangements pour la Réunion sur la question de Palestine organisée par l'ONU pour la région de l'Asie et le Forum public à l'appui de la paix au Moyen-Orient, devant se tenir à Beijing, du 16 au 18 décembre 2003. New York, 4 et 5 décembre 2003 401

N° 40023. Association internationale de développement et Sri Lanka :

Accord de crédit de développement (Projet d'assistance technique à la réforme économique) entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Colombo, 29 janvier 2003 403

N° 40024. Brésil et République fédérale d'Allemagne :

Accord spécial entre la Commission nationale de la recherche (CNPq) et le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. (KFA). Bonn, 19 novembre 1971 405

N° 40025. Brésil et République fédérale d'Allemagne :

Échange de notes constituant un accord entre le Brésil et la République fédérale d'Allemagne approuvant l'Accord spécial entre la Commission nationale brésilienne de l'énergie nucléaire et le Centre de recherche nucléaire de Jülich, en République fédérale d'Allemagne, sur la coopération scientifique et technique (avec pièce jointe). Brasília, 23 avril 1971 421

N° 40026. Pays-Bas et Cuba :

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Cuba relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). La Haye, 3 février 1993 443

N° 40027. Association internationale de développement et Sri Lanka :

Accord de don pour le développement (Projet national de prévention du VIH/SIDA) entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Colombo, 13 février 2003 507

N° 40028. Association internationale de développement et République démocratique populaire lao :

Accord de crédit de développement (Deuxième projet pour la délivrance de titres de propriété) entre la République démocratique populaire lao et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Vientiane, 4 septembre 2003 509

N° 40029. Association internationale de développement et Mongolie :

Accord de crédit de développement (Projet d'assistance technique pour le renforcement des capacités économiques) entre la Mongolie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Dubaï, 23 septembre 2003 511

N° 40030. Pays-Bas et Arménie :

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Arménie (avec annexe). Yerevan, 26 novembre 1999 513

N° 40031. Pays-Bas et Bolivie :

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Bolivie relatif au transport aérien international entre la Bolivie et Aruba (avec annexe). La Paz, 15 février 2001 571

N° 40032. Pays-Bas et Barbade :

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Barbade relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexes). Bridgetown, 27 novembre 1992 617

N° 40033. Pays-Bas et Algérie :

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports aériens (avec annexe). Alger, 22 mars 1987 643

NOTE BY THE SECRETARIAT

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

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

*

* *

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

NOTE DU SECRÉTARIAT

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

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

*

* *

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

I

Treaties and international agreements

registered in

March 2004

Nos. 39996 to 40033

Traités et accords internationaux

enregistrés en

mars 2004

N°s 39996 à 40033

No. 39996

Brazil
and
Germany

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Integrated and Sustainable Development of the Rio Meia Ponte Water Basin". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la Répuhlique fédérale d'Allemagne concernant le projet "Développement intégré et durahle du Bassin de Rio Meia Ponte". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 39997

Brazil
and
Germany

Arrangement between tbe Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "PRORENDA - Urhan Development in Low-Income Districts and Support for Micro-Entrepreneurs of the Informal Sector in Fortaleza and other cities of the State of Ceará". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "PRORENDA - développement urhain dans des districts à has revenu et assistance aux petits entrepreneurs du secteur informel à Fortaleza et autres villes de l'État de Ceará". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 39998

Brazil
and
Germany

Arrangemeut between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Govcrnment of Germany concerning technical cooperation in the project "Support for the Forest Management of the Amazon". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic tcxts: *German and Portuguese*

Registration with tbe Secretariat of tbe United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Assistance à la gestion forestière de l'Amazonie". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 39999

Brazil
and
Germany

Arrangement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of Germany conceruing technical cooperation in the project "PRORENDA - Capacity Buildiug of Economic Spaces for Low-Income Populations in the Suhurhs of Porto Alegre -- Foundation of Metropolitan and Regional Planning (METROPLAN-RS)". Brasília, 5 August I999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la Répuhlique fédérale d'Allemagne concernant la coopération technique pour le projet "PRORENDA - Création des espaces de promotion dans les banlieux de Porto Alegre pour les populations à revenu modeste -- Base du planning régional et métropolitain (METROPLAN-RS)". Brasília, 5 août I999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40000

Brazil
and
Germany

Arrangement between the Government of the Federative Repuhlic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Soil and Subterranean Water in Disposal Areas of Industrial Residues in Sao Paulo". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gonvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant la coopération technique pour le projet "Sol et nappes sonterraines dans les dépôts des résidus industriels de Sao Paulo". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40001

Brazil
and
Germany

Arrangement between the Government of the Federative Repuhlic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Environmental Control in the State of Pernambuco". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la Répuhlique fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Contrôle de l'environnement dans l'État de Pernamhuco". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40002

Brazil
and
Germany

Arrangement between the Government of the Federative Repnblic of Brazil and the Government of Germany concerning technical cooperation in the project "Management of Water Resources in Santa Catarina". Brasília, 5 August 1999

Entry into force: *9 September 1999, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *German and Portuguese*

Registration with tbe Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
Allemagne

Arrangement entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gonvernement de la République fédérale d'Allemagne concernant le projet "Gestion des ressources en eau à Santa Catarina". Brasília, 5 août 1999

Entrée en vigueur : *9 septembre 1999, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *allemand et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40003

Brazil
and
Namibia

Agreement for the abolition of diplomatic, official and tourist visas hetween the Government of Brazil and the Government of the Republic of Namibia. Windhoek, 29 October 1992

Entry into force: *28 November 1992, in accordance with article VII*

Authentic texts: *English and Portuguese*

Registration with tbe Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
Namibie

Accord relatif à la suppression de visas diplomatiques, officiels et touristiques entre le Gouvernement du Brésil et le Gouvernement de la République de Namibie. Windhoek, 29 octobre 1992

Entrée en viguenr : *28 novembre 1992, conformément à l'article VII*

Textes authentiques : *anglais et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT FOR THE ABOLITION OF DIPLOMATIC, OFFICIAL AND TOURIST VISAS BETWEEN THE GOVERNMENT OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NAMIBIA

The Government of the Republic of Namibia and the Government of the Federative Republic of Brazil (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Desirous of strengthening friendly relations;

Have agreed as follows:

Article I

Brazilian or Namibian citizens holding valid diplomatic, official or ordinary/common passports shall be exempt from the requirement of obtaining a multiple entry and exit diplomatic, official and tourist visa, to enter the territory of the Contracting Party, as long as their stay does not exceed ninety (90) days.

Article II

Brazilian or Namibian citizens holding diplomatic or official passports, as well as their dependents (children under 21 and spouse) posted to Diplomatic Missions or Consulates or to an international organisation based in the territory of the other Contracting Party, are free to enter and remain in the said territory for the duration of their posting without a visa. The particulars of the officials and dependents shall be forwarded beforehand to the Chancery of the other Contracting Party.

Article III

The waiver of the visa requirement does not exempt persons benefitting under this Agreement from the requirement of complying with the laws and regulations in force in the respective country concerning entry, residence (temporary or permanent), work and exit.

Article IV

Either Contracting Party may refuse to grant permission to enter or stay to the persons referred to in Article I of this Agreement for reasons of public order, security and health.

Article V

In case of changes in the design of diplomatic, official and ordinary/common passports, the Contracting Party making the change shall provide through diplomatic channels, at least thirty (30) days in advance, samples of the new passports, as well as technical information about them and data concerning their coming into force.

Article VI

Either Contracting Party may suspend the application of this Agreement in whole or in part for reasons indicated in Article IV. Such suspension, which shall be in strict accordance with the necessary period of time, shall be notified immediately to the other Contracting Party through diplomatic channels.

Article VII

1) The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after signature and shall have indefinite duration.

2) Any amendments to this Agreement shall form the object of an additional protocol or an exchange of notes.

3) This Agreement may be denounced by either Contracting Party provided that six (6) months' notice in writing has been given to the other Contracting Party.

Thus done at Windhoek on this 29th day of October 1992 in four (4) originals, two (2) in the English language and two (2) in the Portuguese language, all four (4) texts being equally authentic.

For and on Behalf of the Government
of the Federative Republic of Brazil:

MARIO AUGUSTO SANTOS

For and on Behalf of the Government of
the Republic Namibia :

THEO-BEN GURIRAB

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO PARA DISPENSA DE VISTO EM PASSAPORTE DIPLOMÁTICO, DE SERVIÇO OU COMUM ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA NAMÍBIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Namíbia
(doravante denominados "Partes Contratantes"),

Desejosos de fortalecer suas relações de amizade,

Acordam o seguinte:

ARTIGO I

Os nacionais brasileiros e namibianos, titulares de passaporte válido, diplomático, de serviço ou comum, ficam isentos da obrigação de obter visto diplomático, oficial ou de turista, de múltiplas entradas e saídas, para ingressar no território da outra Parte Contratante, sempre que o período de permanência não exceda a 90 (noventa) dias.

ARTIGO II

Os nacionais brasileiros e namibianos, titulares de passaporte diplomático ou de serviço, bem como seus dependentes (filhos menores e cônjuge), que viajem a fim de prestar serviço na Missão Diplomática ou em repartição consular, assim como em organismo internacional com sede no território da outra Parte Contratante, nele poderão ingressar e permanecer, sem visto, enquanto dure sua missão. Os dados pessoais de tais funcionários e de seus dependentes deverão ser previamente notificados à Chancelaria da outra Parte Contratante.

ARTIGO III

A dispensa de visto não exime as pessoas beneficiadas pelo presente Acordo da observância das leis e dos regulamentos em vigor nos respectivos Países Contratantes, concernentes à entrada, à residência (temporária ou permanente), ao trabalho e à saída.

ARTIGO IV

Cada Parte Contratante pode, por motivo de ordem pública, de segurança e de proteção à saúde, recusar a permissão de entrada e de permanência em seu território às pessoas referidas no artigo 1 deste Acordo.

ARTIGO V

Em caso de modificação nos modelos de passaporte diplomático, de serviço ou comum, a Parte Contratante que efetuar a modificação compromete-se a fornecer à outra Parte Contratante, por via diplomática, exemplares dos novos modelos, bem como informações técnicas e dados sobre a entrada em circulação dos mesmos, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

ARTIGO VI

Cada Parte Contratante poderá suspender a aplicação parcial ou total do presente Acordo, pelos motivos indicados em seu artigo IV e pelo período de tempo estritamente necessário. A suspensão deverá ser notificada imediatamente à outra Parte Contratante, por via diplomática.

ARTIGO VII

1. O presente Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data da assinatura e terá duração por tempo indefinido.

2. Quaisquer modificações neste Acordo deverão ser objeto de protocolos adicionais ou de troca de notas.

3. Este Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes mediante notificação com 6 (seis) meses de antecedência à outra Parte Contratante.

Feito em Windhoek, aos 29 dias do mês de outubro de 1992, em dois exemplares originais, nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Mário Augusto Santos

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA DA NAMÍBIA
Theo-Ben Gurirab

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF À LA SUPPRESSION DES VISAS DIPLOMATIQUES, OFFICIELS ET TOURISTIQUES ENTRE LE GOUVERNEMENT DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NAMIBIE

Le Gouvernement de la République fédéraive du Brésil et le Gouvernement de la République de Namibie (désignés ci-après par "les parties contractantes")

Désireux de promouvoir et de renforcer les relations amicales qui existent entre les deux pays;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I

Les ressortissants brésiliens et namibiens qui possèdent un passeport diplomatique officiel ou régulier sont exemptés de l'obligation d'avoir un visa à entrée multiple diplomatique, officiel ou touristique pour entrer sur le territoire de l'autre partie contractante pendant une période n'excédant pas 90 jours.

Article II

Les ressortissants de l'une ou l'autre des parties contractantes qui possèdent un passeport diplomatique ou officiel et qui sont membres d'une mission diplomatique ou consulaire ou d'une organisation internationale et qui résident sur le territoire de l'autre partie contractante ainsi que les membres de leur famille (enfants de moins de 21 ans et conjoint) peuvent entrer et résider sur le territoire sans visa pendant la période où ils sont en poste. Les renseignements relatifs aux officiels et aux dépendants doivent être communiqués préalablement à la Chancellerie de l'autre partie contractante.

Article III

La dispense de visa n'exonère pas les personnes qui en bénéficient de respecter les lois et les règlements en vigueur dans le pays en ce qui concerne l'entrée, la résidence (temporaire ou permanente), le travail et la sortie.

Article IV

Les autorités compétentes des deux parties contractantes se réservent le droit de refuser l'entrée ou le séjour aux personnes mentionnées à l'article I pour des raisons d'ordre public, de sécurité et de santé.

Article V

En cas de modification de la présentation des passeports diplomatiques, officiels et réguliers, la partie contractante qui en est à l'origine doit fournir par voie diplomatique des spécimens du nouveau passeport ainsi que les informations techniques et les données les concernant 30 jours au moins avant leur entrée en vigueur.

Article VI

Les parties contractantes peuvent suspendre l'application du présent accord en totalité ou en partie pour les raisons indiquées à l'article IV. Cette suspension qui doit correspondre strictement à la période qui s'avère nécessaire doit être notifiée sans délai à l'autre partie contractante par voie diplomatique.

Article VII

1. Le présent accord entrera en vigueur 30 jours à partir de sa signature et aura une durée indéfinie.

2. Tout amendement au présent accord fera l'objet d'un protocole additionnel ou d'un échange de notes.

3. Le présent accord peut être dénoncé par l'une ou l'autre des parties contractantes moyennant un préavis écrit de six mois.

Fait à Windhoek le 29 octobre 1992 en quatre copies originales, deux en anglais, deux en portugais, les quatre textes faisant foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :
MÁRIO AUGUSTO SANTOS

Pour le Gouvernement de la République de Namibie :
THEO-BEN GURIRAB

No. 40004

Brazil
and
European Space Agency

Protocol concerning the use of tracking and telemetry equipment at the Natal launch site for aerospacial Ariane launches between the Centro Técnico Aeroespacial and the Centre National d'Etudes Spatiales (with annexes). Brasília, 9 March 1982

Eutry into force: *20 April 1983, in accordance with article XII*

Authentic texts: *French and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
Agence spatiale européenne

Protocole relatif à l'utilisation des moyens de trajectographie et de télémesure situés sur le Cbamp de Tir de Natal aux fins des lancements d'Ariane entre le Centre technique aérospatiale et le Centre national d'études spatiales (avec annexes). Brasília, 9 mars 1982

Eutrée en vigueur : *20 avril 1983, conformément à l'article XII*

Textes authentiques : *français et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

PROTOCOLE RELATIF À L'UTILISATION DES MOYENS DE TRAJECTOGRAPHIE ET DE TÉLÉMESURE SITUÉS SUR LE CHAMP DE TIR DE NATAL AUX FINS DES LANCEMENTS D'ARIANE ENTRE LE CENTRE TECHNIQUE AÉROSPATIALE ET LE CENTRE NATIONAL D'ÉTUDES SPATIALES

Le Centre technique aérospatiale (ci-après dénommé le CTA), représenté par son Directeur, le Général de la Division de l 'Armée de l'Air Lauro Ney Menezes, et

Le Centre national d'études spatiales (ci-après dénommé le CNES), représenté par son Directeur Général Monsieur Yves Sillard,

Considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil et l'Agence Spatiale Européenne pour l'établissement et l'utilisation des moyens de poursuite et de télémesure à installer sur le territoire brésilien, signé à Brasilla le 20 juin 1977 (ci-après dénommé l'Accord),

Considérant le second Avenant de l'Accord, signé le 31 mai 1981,

Désireux de définir les modalités de l'utilisation des installations du Champ de Tir de Natal aux fins de la phase opérationelle du programme ARIANE,

Sont convenus de ce qui suit :

Article I

Le présent Protocole a pour objet de définir :

a) les prestations assurées par le CTA à l'aide des installations du Champ de Tir de Natal aux fins des lancements d'ARIANE,

b) les modalités d'exécution,

c) les conditions financières applicables.

Article II

1. Le CTA désigne l'Institut d'Activités Spatiales, dénommé ci-après CTA/IAE pour exécuter les tâches couvertes par le prêsent Protocole.

L'interlocuteur du CTA/IAE pour l'application du présent Protocole est le Centre Spatial Guyanais (CSG) agissant au nom du CNES.

2. Le CTA/IAE fournit le CNES, a l'aide des moyens installés sur le Champ de Tir de la Barrière de l'Enfer à Natal (dénommé ci-après CLFBI), le soutien nécessaire à la trajectographie et à l'acquisition des télémesures du lanceur ARIANE, de manière à satisfaire les besoins du programme ARIANE.

Les tâches principales de ce soutien sont énumérées dans l'annexe 1 du présent Protocole.

3. Le CNES définit dans la Demande de Soutien Technique et Opérationnelle (DSTO), soumise au CTA/IAE pour approbation, les spécifications détaillées des prestations à fournir par le CTA/IAE pour chaque lancement.

Article III

En particulier, le CTA/IAE :

a) maintient les installations dans la configuration validée au cours de la phase de développement du programme ARIANE ; le CTA/IAE et le CNES peuvent y apporter les modifications d'un commun accord,

b) tient le CNES régulièrement informé sur le fonctionnement et les résultats des opérations d'entretien de ces installations et communique au CNES les Rapports d'Incidents Techniques (RIT),

c) établit, après réception de la DSTO, un calendrier de préparation des installations du CLFBI et le communique au CNES,

d) prépare les installations selon les modalités de l'Article V, les contrôle et les met en oeuvre selon les procédures définies dans le DSTO,

e) fournit et met en place le personnel technique, opérationnel et de service ; il assure, en particulier, le maintien du niveau de compétence de ce personnel,

f) fournit l'appui logistique nécessaire, en particulier l'électrique et le raccordement au réseau de télécommunications,

g) fournit CNES après chaque lancement les documents et les enregistrements spécifiés dans la DSTO correspondante.

Article IV

1. Le CNES communique au CTA/IAE le calendrier prévisionnel des lancements d'ARIANE pour les douze mois à venir ainsi que toute mise à jour. Le CNES précise avec un préavis de 6 (six) mois, le créneau de chaque lancement pour lequel il aura la priorité d'utilisation d'installations.

2. Le CTA/IAE et le CNES se consultent chaque fois que cela est nécessaire en vue d'éviter tout conflit entre les lancements d'ARIANE et ceux du CLFBI.

3. Le CTA/IAE s'engage à donner une priorité absolue aux opérations d'ARIANE dès le début des remplissages en ergols du lanceur et jusqu'à la fin de la campagne.

4. Le CNES communique la DSTO pour approbation au CTA/IAE, 90 (quatre vingt dix) jours au moins avant la date du lancement.

Article V

Pour chaque lancement, la configuration ARIANE du CLFBI ne peut être modifiée depuis le début pour la préparation des moyens concernés jusqu'au lancement. Pendant la période de préparation le CLFBI procède :

a) aux mesures de vérification et d'étalonnage des installations et communique les résultats au CNES pour approbation,

b) aux essais de configuration avec le CSG, conformément à la DSTO.

Article VI

1. En accord avec le CTA/IAE, le CNES peut se faire représenter sur le CLFBI notamment pour assister aux opérations de contrôle et d'étalonnage et fournir éventuellement au CLFBI tout avis et soutien nécessaires à la coordination technique et opérationnelle avec le CSG.

Dans ce cas, les observations du représentant du CNES sur ces opérations sont communiquées par écrit au Directeur du CLFBI.

2. Le CNES et le CTA/IAE constituent une Commission de Revue Technique et Opérationnelle (CRTO) qui se réunit en tant que de besoin et qui est chargée notamment de procéder :

- avant le lancement, une revue d'aptitude des moyens mis en oeuvre
- après le lancement, à une évaluation de la qualité des mesures fournies par le CLFBI.

Article VII

1. Les prestations assurées par le CTA/IAE sont remboursées par le CNES en fonction des équipements et des personnels mis en oeuvre pendant la période d'utilisation des installations du CLFBI comprenant :

- la préparation et l'étalonnage des équipements,
- deux essais de configuration avec le CSG,
- la répétition générale,
- le lancement,
- éventuellement, des essais complémentaires spécifiques,
- services divers.

L'Annexe 2 du présent Protocole définit la campagne de lancement ARIANE type et les dispositions financières applicables.

2. Toute prestation demandée par le CNES au CTA/IAE qui n'a pu être intégralement exécutée selon les spécifications définies dans la DSTO, à la suite de défaillances des moyens techniques ou humains du CLFBI, ne fait pas l'objet d'une facturation. Le CTA/IAE renouvelle l'exécution de ladite prestation à la demande du CNES.

3. La location des circuits de télécommunications nécessaires à l'exécution des campagnes de lancement d'ARIANE, est à la charge du CNES. Le CTA/IAE apporte au CNES son soutien dans ses relations avec la Société EMBRATEL.

Article VIII

A la demande du CTA/IAE et aux fins des besoins propres de celui-ci le CNES et l'Agence Spatiale Européenne prêtent leur concours, dans toute la mesure du possible, pour faciliter, en particuliér, la formation du personnel et l'approvisionnement du CTA/IAE en matériels de rechange destinés aux installations du CLFBI et pour lui fournir une assistance auprès des industriels européens. Les frais en découlant sont pris en charge par le CTA/IAE.

Article IX

1. En application des dispositions de l'Article VII de l'Accord, le CTA assure, conformément à la règlementation brésilienne, la protection des télécommunications radioélectriques des installations du CLFBI, par l'établissement de zones de service protégeant le site à l'encontre de l'implantation d'obstacles de toute nature susceptibles de modifier la configuration originale et de provoquer les conditions plus difficiles pour la propagation radioélectrique.

2. Le CTA s'efforce d'assurer par l'établissement de zones de services et d'interdiction, la protection des réceptions radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques susceptibles de produire et de propager des perturbations dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues sur le CLFBI et présentant pour les appareils un niveau de perturbation incompatible avec l'exploitation des installations.

Il s'abstient de mettre en service un matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du CLFBI.

Article X

1. La répartition des dommages de toute nature subis par les personnes au service du CTA/IAE, du CLFBI, du CNES ou de l'Agence Spatiale Européenne et participant aux activités liées à la mise en oeuvre du présent Protocole est à la charge de la partie qui emploie la victime. Ces dispositions sont applicables même dans le cas où la responsabilité des dommages incombe à l'autre partie, sauf en cas de faute grave, acte ou omission délibérés de la part de celle-ci. Ces dispositions s'appliquent également aux dommages causés aux biens et aux équipements des parties.

2. Les dommages causés à des tiers sont réglés conformément à l'Article XI, paragraphe 1 de l'Accord.

Article XI

1. Le présent Protocole peut être modifié par accord mutuel entre les parties, à la demande de l'une d'elles. Les modifications entreront en vigueur par échange de notes diplomatiques à la date de la note de réponse.

2. En cas de conflit entre les dispositions de l'Accord et celles du présent Protocole, les dispositions de l'Accord prévalent.

Article XII

1. Le présent Protocole entrera en vigueur par échanges de notes diplomatiques à la date de la note de réponse. Il commencera à être exécuté à l'issue de la phase de développement et de qualification du programme ARIANE visée à l'Article III, paragraphe 3 de l'Accord.

2. Le présent Protoeole sera valable jusqu'à la date de l'expiration de l'Accord. En cas de reconduction de ce dernier et compte tenu des dispositions qui seront arrêtées, les parties examineront la reconduction du présent Protocole.

3. Le présent Protocole pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des parties et ses effets cesseront 90 (quatre vingt dix) jours après la date de réception des notifications respectives.

Signé à Brasilia, le 9 du mois de mars 1982, en deux exemplaires originaux, en langue portugaise et française, chaque version faisant également foi.

Pour le Centre Technique Aérospatiale :

LAURO NEY MENEZES

Pour le Centre National d'Études Spatiales :

YVES SILLARD

ANNEXE 1

TÂCHES PRINCIPALES DU SOUTIEN À FOURNIR PAR LE CTA/IAE

1. Acquisition, réception et enregistrement d'au plus de 3 télémesures PCM/FM et FM/FM (bande 2200 MHz-2290 MHz) pendant toute la portion de trajectoire vîsible depuis le CLFBI.

2. Acquisition et poursuite par radar (bande C) d'un des deux répondeurs embarqués pour les enregistrements et la retransmission au CSG en temps réel des données de localisation de la portion de trajectoire visible depuis le CLFBI.

3. Mise en oeuvre des systèmes internes de régie et de télécommunications nécessaires à la coordination des opérations et à la transmission des données.

4. Fourniture après chaque lancement des enregistrements de télémesure et de localisation conformément à la DSTO.

ANNEXE 2

CAMPAGNE DE LANCEMENT ARIANE TYPE ET DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Le CNES rembourse au CTA/IAE les prestations assurées par ce dernier au profit du programme ARIANE sur la base de montants forfaitaires par campagne de lancement d"une part et en dépenses contrôlées d'autre part.

1- CAMPAGNE DE LANCEMENT ARIANE TYPE.

La durée nominale de la campagne est de 30 (trente) jours ouvrables. Elle se déroule comme suit :

- préparation de la Station : de J-20 à J-6, soit 15 jours ouvrables, comprenant 2 essais de configuration avec le CSG;

- éventuellement, essai (s) supplémentaire (s) à la demande du CNES, entre J-9 et J-6;

- répétition générale : J-5;

- lancement : J0 / J0 +10.

2 - COÛTS FORFAITAIRES PAR CAMPAGNE.

Les coûts forfaitaires par campagne sont établis aux conditions économiques du mois de juin 1980 et font l'objet d'une actualisation selon les modalités du paragraphe 7 ci-dessous. Ils couvrent les postes suivants :

Main-d'Oeuvre (forfait): (en cruzeiros)

- opérations 580 000

- télémesure 543 000

- localisation 304 000

- logistique 795 000

Frais de Mission (forfait) 124 000

Logistique (forfait)

- energie (12 500 I de fuel à cr$ 14,4 le litre) -

(Ce montant est actualisé à chaque campagne

en fonction du coût réel du litre de fuel le jour

du début de la campagne) 180 000

- entretien des bâtiments et moyens

logistique divers.....372 000

3 - PRESTATIONS EN DÉPENSES CONTRÔLÉES.

Les postes suivants font l'objet d'un remboursement

en dépenses contrôlées..... (en cruzeiros)

- télécommunications (main-d'oeuvre I ingénieur, 3 techniciens,

1 opérateur Télex) 1 091 000

Ce montant représente l'estimation, aux conditions économiques de juin 1980, des prestations exécutées trimestriellement au bénéfice du programme ARIANE.

- prestations afférentes à la maintenance des installations visées (au paragraphe 6 ci-dessous)

Le poste télécommunication est facturé à compter au plus tard six mois après le lancement L 04.

4 - COÛTS FORFAITAIRES PAR JOUR SUPPLÉMENTAIRE.

Les coûts forfaitaires par jour supplémentaire établis, aux conditions économiques de juin 1980, sont actualisés selon les modalités du paragraphe 7 ci-dessous.

(en cruzeiros)

- personnel télémesure (forfait) 41 000
- personnel trajectographie (forfait) 24 000
- logistique (forfait) -(ce montant est actualisé en fonction du coût réel du fuel) 14 000
- assistance technique THOMSON (dépenses contrôlées) 25 000

5 - INTERRUPTION ET REPORT DE LANCEMENT.

En cas d'interruption prolongée de la campagne de lancement survenant après J-20 (début de la préparation de la Station), chaque jour ouvrable de la campagne déjà exécuté est facturé par le CTA/IAE aux taux de 1/15 des forfaits mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus.

En cas de report de lancement entre le J0 et J0 +10, le CNES rembourse au CTA/IAE les essais supplémentaires demandés par le CSG et la nouvelle chronologie sur la base des taux applicables par jour supplémentaire d'opérations mentionnés au paragraphe 4 ci-dcssus.

6 - MAINTENANCE PRÉVENTIVE ET CORRECTIVE (MAINTENANCE ACTIVE).

Le CTA/IAE assure la maintenance préventive et corrective des installations du utilisées aux fins du programme ARIANE.

A cet effet, le CNES et le CTA/IAE définissent la liste initiale des pièces de rechange en stock au CLFBI. Sur la base des rapports fournis par le CLFBI, le CNES assure le maintien du niveau de ce stock.

En outre, le CNES prend à sa charge les coûts résultant d'une assistance technique extérieure au CTA/IAE demandée après accord du CNES et concernant les matériels ou installations utilisés pour le programme ARIANE. Les coûts de personnel du CTA/ IAE ou du CLFBI participant à la maintenance préventive et corrective restent à la charge du CTA/ IAE ou du CLFBI.

Les frais de transport de matériels installés à la Station terrienne située à Marcia en vue de leur réparation en Europe sont à la charge du CNES.

7 - ACTUALISATION DES COÛTS

Les montants forfaitaires ci-dessus, exprimés aux conditions économiques du mois de juin 1980 sont actualisés au début de campagne en fonction de l'indice INPC établi 2 mois avant cette date.

L'indice INPC utilisé comme base pour lesdits montants forfaitaires est l'indice du mois d'avril 1980 applicable en juin 1980. La valeur de cet indice de base est de : 181,83 (base 100, mars 1979).

8 - FACTURATION ET RÈGLE.

Dès que possible, après chaque campagne et au plus tard six mois après le lancement, le CTA/IAE établit le montant final des coûts en cruzeiros, en les identifiant, et adresse la facture au CSG pour vérification. Le règlement de la facture est effectué par le CNES dans l'une des devises agrées par l'Agence Spatiale Européenne et précisée par le CTA/IAE aù compte bancaire indiqué par ce dernier, dans les quatre mois suivant la réception de la facture par le CSG.

Les coûts de personnel de Télécommunications, spécifique d'ARIANE, ainsi que les coûts d'assistance technique extérieure au CTA/IAE, sont facturés trimestriellement au CSG avec les pièces justificatives des frais encourus. Le règlement s'effectue selon les dispositions précédentes.

Au montant des coûts facturés, le CTA/IAE ajoute au titre de frais de gestion administrative, le montant de 8% sur les dépenses totales de main-d'oeuvre du CTA/IAE et CLFBI.

Le taux de change utilisé pour convertir les montants facturés en cruzeiros est celui applicable (cours d'achat)

- à la date du début de la campagne pour les coûts forfaitaires
- à la date du milieu du trimestre considéré pour les dépenses contrôlées.

9 - APPLICATION ET RÉVISION.

Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les modalités de la présente Annexe sont applicables à toute campagne de lancement commencée à l'intérieur dune période de douze mois è compter du début de la première campagne de lancement opérationnel concernant le CLFBI.

Au plus tard trois mois avant l'issue de cette période, le CTA/IAE et le CNES se consultent et arrêtent, sur la base de l'expérience acquise, les dispositions financières applicables pour une période ultérieure. Le CTA/IAE et le CNES substituent une nouvelle Annexe 2 à la présente ou en modifiante la période d'application. Aussi longtemps que les dispositions financières applicables à la période ultérieure n'ont pas été convenues, la présente Annexe demeure provisoirement la base de facturation des coûts. Il est procédé ensuite à un ajustement de ces coûts sur la base de la nouvelle Annexe 2.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

PROTOCOLO ENTRE O CENTRO TECNICO AEROESPACIAL E O "CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES", RELATIVO À UTILIZAÇÃO DOS MEIOS DE TRAJETOGRAFIA E DE TELEMEDIDA SITUADOS NO CAMPO DE LANÇAMENTO DE FOGUETES DA BARREIRA DO INFERNO, EM NATAL, PARA OS FINS DOS LANÇAMENTOS ARIANE"

O CENTRO TECNICO AEROESPACIAL, a seguir denominado "CTA", representado pelo seu Diretor o Major Brigadeiro-do-Ar Lauro Ney Menezes,

O "CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES", a seguir denominado "CNES", representado pelo seu Diretor-Geral, o Senhor Yves Sillard,

CONSIDERANDO o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Agência Espacial Européia para o Estabelecimento e a Utilização dos Meios de Rastreamento e Telemedida a instalar no Território Brasileiro, assinado em Brasília em 20 de junho de 1977, a seguir denominado "Acordo",

CONSIDERANDO o Segundo Ajuste Complementar ao Acordo, assinado em 31 de maio de 1981,

DESEJOSOS de definir as modalidades da utilização das instalações do Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno em Natal para os fins da fase operacional do programa Ariane,

ACORDAM o seguinte:

ARTIGO I

O presente Protocolo tem por objeto definir:

a) os serviços prestados pelo CTA com o auxílio das instalações do Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, em Natal, para os fins dos lançamentos Ariane,

b) as modalidades de execução,

c) as condições financeiras aplicáveis.

ARTIGO II

1. O Centro Técnico Aeroespacial designa o Instituto de Atividades Espaciais, denominado a seguir CTA/IAE, como executor das atividades previstas no presente Protocolo. O interlocutor do CTA/IAE para a aplicação do presente Protocolo é o Centro Espacial Guianês (CSG), agindo em nome do CNES.

2. O CTA/IAE fornecerá ao CNES, com o auxílio dos meios instalados no Campo de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno em Natal, denominado a seguir CLFBI, o apoio necessário à trajetografia e à aquisição de telemedidas do Lançador Ariane, de maneira a satisfazer as necessidades do programa Ariane.

As tarefas principais desse apoio estão enumeradas no Anexo 1 do presente Protocolo.

3. O CNES definirá na Demanda de Apoio Técnico e Operacional (DSTO), submetida ao CTA/IAE para aprovação, as especificações detalhadas dos serviços a serem fornecidos pelo CTA/IAE para cada lançamento.

ARTIGO III

Em particular, o CTA/IAE:

a) manterá as instalações do CLFBI na configuração validada durante a fase de desenvolvimento do programa Ariane; o CTA/IAE e o CNES poderão apresentar modificações de comum acordo;

b) manterá o CNES regularmente informado sobre o funcionamento e os resultados das operações de manutenção dessas instalações e comunicará ao CNES os relatórios de incidentes técnicos (RIT);

c) estabelecerá, após recepção da DSTO, um calendário de preparação das instalações do CLFBI e o comunicará ao CNES;

d) preparará as instalações segundo as modalidades do Artigo V, controlando-as e empregando-as segundo procedimentos definidos na DSTO;

e) fornecerá e empregará pessoal técnico, operacional e de serviços; assegurará, em particular, a manutenção do nível de competência do referido pessoal;

f) fornecerá o apoio logístico necessário, em particular a energia elétrica e a ligação às redes de telecomunicações;

g) fornecerá ao CNES, após cada lançamento, os documentos e registros especificados na DSTO correspondente.

ARTIGO IV

1. O CNES comunicará ao CTA/IAE o calendário previsto dos lançamentos Ariane para os doze meses vindouros assim como toda atualização do referido calendário. O CNES confirmará, mediante pré-aviso de 6 meses, o cronograma de cada lançamento, no qual terá prioridade de utilização das instalações.

2. O CTA/IAE e o CNES efetuarão consultas entre si, sempre que necessário, visando a evitar conflitos entre os lançamentos Ariane e os do CLFBI.

3. O CTA/IAE se compromete a dar prioridade absoluta às operações Ariane, desde o início do abastecimento do lançador com propelentes até o fim da campanha.

4. O CNES enviará a DSTO, para aprovação do CTA/IAE, pelo menos 90 dias antes da data do lançamento.

ARTIGO V

Para cada lançamento, a configuração Ariane do CLFBI não poderá ser modificada desde o início da preparação dos meios concernentes até o lançamento. Durante o período de preparação o CLFBI procederá:

a) às medidas de verificação e aferição das instalações, comunicando os resultados ao CNES para aprovação;

b) aos ensaios de configuração com o CSG, conforme a OSTO.

ARTIGO VI

1. De acordo com o CTA/IAE, o CNES poderá se fazer representar no CLFBI, principalmente para assistir às operações de controle e de aferição, e fornecerá eventualmente ao CLFBI todas as opiniões e apoio necessários à coordenação técnica e operacional com o CSG.

Neste caso, as observações do representante do CNES nas operações serão comunicadas por escrito ao Diretor do CLFBI.

2. O CNES e o CTA/IAE constituirão uma Comissão de Revisão Técnica e Operacional (CRTO) que se reunirá sempre que necessário e que será encarregada, principalmente, de proceder:

- antes do lançamento, a uma revisão de aptidão dos meios empregados; e

- após o lançamento, a uma avaliação da qualidade das medidas fornecidas pelo CLFBI.

ARTIGO VII

1. Os serviços prestados pelo CTA/IAE serão reembolsados pelo CNES em função dos equipamentos e do pessoal empregados durante o período de utilização das instalações do CLFBI, compreendendo:

- a preparação e aferição dos equipamentos,
- dois ensaios de configuração com o CSG,
- a repetição geral,
- o lançamento,
- eventualmente, os ensaios complementares específicos, e
- serviços diversos.

O Anexo II do presente Protocolo definirá a campanha de lançamento típica Ariane e as disposições financeiras aplicáveis.

2. Todo serviço solicitado pelo CNES ao CTA/IAE que não puder ser integralmente executado segundo as especificações definidas na DSTO, devido a falhas dos meios técnicos ou humanos do CLFBI, não será objeto de faturamento. O CTA/IAE renovará a execução do citado serviço a pedido do CNES.

3. A alocação dos circuitos de telecomunicações, necessários para a execução das campanhas de lançamento Ariane ficará a cargo do CNES. O CTA/IAE dará ao CNES apoio nas relações com a Sociedade Embratel.

ARTIGO VIII

Por solicitação do CTA/IAE e para fins das necessidades próprias deste, o CNES e a Agência Espacial Européia prestarão seu concurso, na medida do possível, para facilitar, em particular, a formação de pessoal e o aprovisionamento do CTA/IAE em materiais de substituição destinados às instalações do CLFBI e para lhe fornecer uma assistência junto às indústrias européias. As despesas decorrentes estarão a cargo do CTA/IAE.

ARTIGO IX

1. Aplicando as disposições do Artigo VII do Acordo, o CTA assegurará, conforme o regulamento brasileiro, a proteção das telecomunicações radio-elétricas das instalações do CLFBI, pelo estabelecimento de zonas de serviço protegendo o sítio contra a implantação de obstáculos de toda natureza susceptíveis de modificar a configuração original e provocar condições mais difíceis de propagação rádio-elétrica.

2. O CTA esforçar-se-á em assegurar, pelo estabelecimento de zonas de serviços e de interdição, a proteção das recepções rádio-elétricas contra as perturbações eletromagnéticas susceptíveis de produzir e de propagar perturbações na gama de ondas rádio-elétricas recebidas no CLFBI, apresentando para os aparelhos um grau de perturbação incompatível com a exploração das instalações. O CTA abster-se-á de empregar materiais susceptíveis de perturbar as recepções rádio-elétricas do CLFBI.

ARTIGO X

1. A reparação de danos de toda natureza sofridos por pessoas a serviço do CTA/IAE, do CLFBI, do CNES ou da Agência Espacial Européia e participantes das atividades ligadas ao emprego do presente Protocolo, ficará a cargo da parte que emprega a vítima. Estas disposições serão aplicáveis mesmo nos casos onde a responsabilidade dos danos cabe à outra Parte, salvo em caso de falta grave, ato ou omissão deliberados da parte desta. Estas disposições se aplicarão igualmente aos danos causados aos bens e equipamentos das Partes.

2. Os danos causados a terceiros serão regulamentados conforme o Artigo XI, parágrafo 1, do Acordo.

ARTIGO XI

1. O presente Protocolo poderá ser emendado por mútuo acordo entre as Partes, a pedido de uma delas. As modificações entrarão em vigor por troca de notas diplomáticas, na data da nota de resposta.

2. Em caso de conflito entre as disposições do Acordo e as do presente Protocolo, as disposições do Acordo prevalecem.

ARTIGO XII

1. O presente Protocolo entrará em vigor por troca de notas diplomáticas, na data da nota de resposta. Sua execução iniciar-se-á ao final da fase de desenvolvimento e qualificação do programa Ariane mencionado no Artigo III, parágrafo 3, do Acordo.

2. O presente Protocolo terminará na data de expiração do Acordo. Em caso de recondução deste último, e levando em consideração as disposições que serão fixadas, as Partes examinarão a recondução do presente Protocolo.

3. O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer uma das Partes, cessando seus efeitos noventa dias após a data de recebimento da notificação respectiva.

Feito em Brasília, aos 9 dias do mês de março de 1982, em dois exemplares originais, em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO CENTRO TECNICO AERDESPACIAL:

(Lauro Ney Menezes)

PELO CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES":

(Yves Sillard)

ANEXO I

PRINCIPAIS TAREFAS DE APDIO A SEREM FORNECIDAS PELO CTA/IAE

1. Aquisição, recepção e registro de até 3 Telemedidas PCM/FM e FM/FM (banda 2200 MHz - 2290 MHz) durante toda a porção da trajetória visível desde o CLFBI.

2. Aquisição e rastreamento por radar (banda C) de um dos dois transponders embarcados para registros e retransmissão ao CSG, em tempo real dos dados de localização da porção de trajetória visível desde o CLFBI.

3. Emprego dos sistemas internos de gerência e de telecomunicações necessários à coordenação das operações e à transmissão de dados.

4. Fornecimento, após cada lançamento, dos registros de telemedidas e de localização, conforme a OSTO.

ANEXO II

CAMPANHA DE LANÇAMENTO TIPICA ARIANE E DISPOSIÇOES FINANCEIRAS

O CNES reembolsará ao CTA/IAE os serviços assegurados por este último em proveito do programa Ariane com base nos montantes fixos por campanha de lançamento, de uma parte, e, de outra parte, em despesas controladas.

1 - Campanha de Lançamento Típica Ariane

A campanha terá uma duração nominal de 30 dias úteis e se desenvolverá como segue:

- preparação da Estação: de D-20 a D-6, ou seja, 15 dias úteis, compreendendo dois ensaios de configuração com o CSG;
- eventualmente, ensaio(s) suplementar(es) a pedido do CNES, entre D-9 e D-6;
- ensaio geral: D-5;
- lançamento: Do / D 10 .

2 - Custos Fixos por Campanha

Os custos fixos por campanha serão estabelecidos pela condições econômicas do mês de junho de 1980 e serão objeto de atualização segundo as modalidades do parágrafo 7 abaixo. Cobrirão os seguintes itens:

Mão-de-Obra (fixo)	(em cruzeiros)
- operações	580.000
- telemedida	543.000
- localização	304.000
- logística	795.000
Despesas de missão (fixo)	124.000

Logística (fixo)

- energia (12.500 l de combustível a Cr$ 14,4 o litro). Este montante será atualizado a cada campanha em função do custo real do litro de combustível no dia do início da campanha). 180.000

- conservação das construções e meios logísticos diversos. 372.000

3 - Prestações em Despesas Controladas

Os seguintes itens serão objeto de reembolso em despesas controladas:

(em cruzeiros)

- Telecomunicações (mão-de-obra: 1 engenheiro, 3 técnicos, 1 operador telex) 1.091.000

  Este montante representa a estimativa, segundo as condições econômicas de junho de 1980, das prestações executadas trimestralmente em benefício do Programa Ariane.

- Prestações relativas à manutenção das instalações visadas no parágrafo 6 abaixo.

O item telecomunicações é faturado, o mais tardar, a contar de 6 meses após o lançamento L 04.

4 - Custos Fixos por Dia Suplementar

Os custos fixos por dia suplementar estabelecidos conforme as condições econômicas de junho de 1980, serão atualizados segundo as modalidades do parágrafo 7 abaixo.

(em cruzeiros)

- Pessoal Telemedida (fixo) 41.000
- Pessoal Trajetografia (fixo) 24.000
- Logística (fixo) (este montante é atualizado em função do custo real do combustível) 14.000

- Assistência técnica Thomson (despesas controladas) 25.000

5 - Interrupção e Adiamento

Em caso de interrupção prolongada da campanha de lançamento que sobrevenha após D-20 (início da preparação da estação), cada dia útil da campanha já executado será faturado pelo CTA/IAE à taxa de 1/15 dos custos fixos mencionados no parágrafo 2 acima.

Em caso de adiamento de lançamento entre Do e Do 10, o CNES reembolsará ao CTA/IAE os ensaios suplementares pedidos pelo CSG e a nova cronologia com base nas taxas aplicáveis por dia suplementar de operação mencionadas no parágrafo 4 acima.

6 - Manutenção Preventiva e Corretiva (Manutenção ativa):

O CTA/IAE assegurará a manutenção preventiva e corretiva das instalações do CLFBI utilizadas para fins do programa Ariane.

Para esse efeito, o CNES e o CTA/IAE definirão a lista inicial das peças sobressalentes em estoque no CLFBI. Com base nos relatórios fornecidos pelo CLFBI, o CNES assegurará a manutenção do nível deste estoque.

Correrão por conta do CNES os custos resultantes de assistência técnica exterior ao CTA/IAE, após aprovação do CNES, e concernentes aos materiais ou instalações utilizados para o programa Ariane. Os custos do pessoal do CTA/IAE ou do CLFBI, que participará da manutenção preventiva e corretiva, ficam a cargo do CTA/IAE ou do CLFBI.

As despesas de transporte dos materiais instalados na estação terrena situada em Márcia, em vista de sua reparação na Europa, estão a cargo do CNES.

7 - Atualização dos Custos:

Os montantes fixos acima, expressos segundo as condições econômicas do mês de junho de 1980, serão atualizados no início da campanha, em função do índice INPC estabelecido 2 meses antes desta data.

O índice INPC utilizado como base para os ditos montantes fixos é o índice do mês de abril de 1980 aplicável em junho de 1980. O valor deste índice de base é de: 181,83 (base 100 março 1979).

8 - Faturamento e Pagamento:

Assim que possível, após cada campanha e o mais tardar 6 meses após o lançamento, o CTA/IAE estabelecerá o montante final dos custos, em cruzeiros, identificando-os, e endereçará a fatura ao CSG para verificação. O pagamento da fatura será efetuado pelo CNES numa das divisas aceitas pela Agência Espacial Européia e determinada pelo CTA/IAE, em conta bancária indicada por este último, nos quatro meses após recepção da fatura pelo CSG.

Os custos do pessoal de telecomunicações, específico Ariane, assim como os custos de assistência técnica externa ao CTA/IAE, serão faturados trimestralmente ao CSG com as peças justificativas das despesas incorridas. O pagamento será efetuado segundo as disposições precedentes.

Ao montante dos custos faturados, o CTA/IAE acrescentará, a título das despesas de gestão administrativa, um montante de 8% sobre as despesas totais de mão-de-obra do CTA/IAE e CLFBI.

A taxa de câmbio utilizada para converter os montantes faturados em cruzeiros será aquela aplicável (preço de compra):

- na data do início da campanha, para os custos fixos;
- na data do meio do trimestre considerado, para as despesas controladas.

9 - Aplicação e Revisão:

Sob reserva das disposições do parágrafo 3 as modalidades do presente Anexo são aplicáveis a toda campanha de lançamento iniciada dentro de um período de doze meses a contar do início da primeira campanha de lançamento operacional concernente ao CLFBI.

O mais tardar três meses antes do final deste período, o CTA/IAE e o CNES realizarão consultas e determinarão, com base na experiência adquirida, as disposições financeiras aplicáveis para um período ulterior. O CTA/IAE e o CNES elaborarão um novo Anexo II, em substituição ao presente, ou modificarão o período de aplicação. Durante o tempo em que as disposições financeiras aplicáveis a um período ulterior não forem convencionadas, o presente Anexo permanecerá provisoriamente como a base do faturamento dos custos. Em seguida, proceder-se-á a um ajuste destes custos com base no novo Anexo II.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

PROTOCOL CONCERNING THE USE OF TRACKING AND TELEMETRY EQUIPMENT AT THE NATAL LAUNCH SITE FOR AEROSPACIAL ARIANE LAUNCHES BETWEEN THE CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL AND THE CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES

The Aerospace Technical Centre (Centro Técnico Aeroespacial) (hereinafter referred to as "CTA"), represented by its Director, Air Force General Lauro Ney Menezes, and

The National Centre for Space Studies (Centre National d'Études Spatiales) (hereinafter referred to as "CNES"), represented by its Director-General, Mr. Yves Sillard,

Considering the Agreement between the Government of the Federative Republic of Brazil and the European Space Agency on the establishment and use of tracking and telemetry equipment to be installed in Brazilian territory, signed at Brasilia on 20 June 1977 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Considering the second Amendment to the Agreement, signed on 31 May 1981,

Desiring to define the arrangements for use of the facilities of the Natal launch site for the operational phase of the Ariane programme,

Have agreed as follows:

Article I

The purpose of this Protocol shall be to determine:

(a) The services provided by CTA using the facilities of the Natal launch site for Ariane launches;

(b) Implementation arrangements;

(c) Applicable financial conditions.

Article II

1. CTA designates the Space Activities Institute (Instituto de Atividades Espaciais) (IAE), hereinafter referred to as "CTA/IAE", to perform the activities covered by this Protocol.

The counterpart of CTA/IAE for the implementation of this Protocol shall be the Guiana Space Centre (Centre Spatial Guyanais) (CSG) acting on behalf of CNES.

2. CTA/IAE shall provide to CNES, using equipment installed at the Barreira do Inferno Launch Site at Natal (hereinafter referred to as "CLFBI"), the necessary support for tracking and telemetry acquisition for the Ariane launcher in order to meet the needs of the Ariane programme.

The main activities of this support are enumerated in annex 1 to this Protocol.

3. CNES shall include in the request for technical and operational support (RTOS), submitted to CTA/IAE for approval, detailed specifications of the services to be provided by CTA/IAE for each launch.

Article III

In particular, CTA/IAE shall:

(a) Maintain the facilities in the configuration checked during the development phase of the Ariane programme; CTA/IAE and CNES may modify this by mutual agreement;

(b) Keep CNES regularly informed about the operation of the said facilities and about the results of the maintenance activities and transmit malfunction reports to CNS;

(c) Establish, after receiving the RTOS, a schedule for preparing the CLFBI facilities and transmit it to CNES;

(d) Prepare the facilities as indicated in article V, monitor them and use them according to the procedures defined in the RTOS;

(e) Provide and put in place technical, operational and service personnel; it shall ensure, in particular, the maintenance of the level of skills of such personnel;

(f) Provide the necessary logistical support, in particular, electrical power supply and link-up with the telecommunications network;

(g) Provide to CNES after each launch the documents and records specified in the corresponding RTOS.

Article IV

1. CNES shall transmit to CTA/IAE the projected schedule for Ariane launches for the next 12 months as well as any updates. CNES shall specify six (6) months in advance the window for each launch for which it shall have priority to use the facilities.

2. CTA/IAE and CNES shall consult each other whenever necessary in order to avoid any conflict between Ariane launches and CLFBI launches.

3. CTA/IAE undertakes to give first priority to Ariane operations from the start of the fillings of the launcher with propellant and until the end of the campaign.

4. CNES shall transmit the RTOS for approval to CTA/IAE at least 90 (ninety) days before the launch date.

Article V

For each launch, the Ariane configuration of CLFBI may not be modified from the beginning of the preparation of the equipment concerned until the launch. During the preparation period, CLFBI shall perform:

(a) Measures of verification and calibration of the facilities, and transmit the results to CNES for approval.

(b) Configuration tests with CSG, in accordance with the RTOS.

Article VI

1. By agreement with CTA/IAE, CNES may be represented at CLFBI, in particular to assist in monitoring and calibration operations and may provide to CLFBI any advice and support necessary for technical and operational coordination with CSG.

In this case, the observations of the CNES representative on these operations shall be transmitted in writing to the Director of CLFBI.

2. CNES and the CTA/IAE shall establish a Technical and Operational Review Commission which shall meet when necessary and be responsible, in particular, for:

- Before the launch, reviewing the suitability of the equipment used;
- After the launch, evaluating the quality of the measures provided by CLFBI.

Article VII

1. The services provided by CTA/IAE shall be reimbursed by CNES according to the equipment and personnel employed during the period of use of the CLFBI facilities, including:

- Preparation and calibration of equipment;
- Two configuration tests with CSG;
- The rehearsal;
- The launch;
- Possible specific additional tests;
- Miscellaneous services.

Annex 2 of this Protocol shall define the typical Ariane launch campaign and the applicable financial provisions.

2. Any service requested by CNES from CTA/IAE that could not be executed fully according to the specifications defined in the RTOS, because of shortcomings in the CLFBI technical or human resources, shall not be invoiced. CTA/IAE shall repeat the service at the request of CNES.

3. The leasing of the telecommunications circuits necessary for the execution of Ariane launch campaigns shall be paid by CNES. CTA/IAE shall support CNES in its relations with Embratel.

Article VIII

At the request of CTA/IAE and for its own needs, CNES and the European Space Agency shall give their support, to the extent possible, to facilitate inter alia the training of personnel and the provision to CTA/IAE of spare parts for CLFBI facilities and to provide it with assistance from European manufacturers. The costs incurred shall be borne by CTA/IAE.

Article IX

1. Pursuant to the provisions of article VII of the Agreement, CTA shall ensure, in accordance with Brazilian regulations, the protection of radio telecommunications of CLFBI facilities, by establishing easement zones for protecting the site against the emplacement of obstacles of any kind capable of changing its original configuration and creating more difficult conditions for the propagation of radio signals.

2. CTA shall endeavour to ensure, through the establishment of easement and prohibited zones, the protection of radio reception against electromagnetic interference capable of producing and propagating interferences that may interfere with the range of radio waves received by CLFBI and causing the equipment a degree of interference incompatible with the use of the facilities.

It shall refrain from activating equipment capable of interfering with CLFBI radio reception.

Article X

1. The compensation of any kind of damage suffered by persons employed by CTA/IAE, CLFBI, CNES or the European Space Agency who are participating in the activities connected with the implementation of this Protocol shall be the responsibility of the party employing the victim. These provisions shall apply even if responsibility for the damages lies with the other party, except in the case of gross negligence or a deliberate act or omission by that party. These provisions shall also apply to damages caused to property and equipment of the parties.

2. Damages caused to third parties shall be regulated in accordance with article XI, paragraph 1, of the Agreement.

Article XI

1. This Protocol may be modified by mutual consent between the parties, at the request of one of them. The modifications shall enter into force through an exchange of diplomatic notes on the date of the note of reply.

2. In the event of a conflict between the provisions of the Agreement and the provisions of this Protocol, the provisions of the Agreement shall prevail.

Article XII

1. This Protocol shall enter into force through exchanges of diplomatic notes on the date of the note of reply. It shall begin to be implemented at the end of the development and qualification phase of the Ariane programme referred to in article III, paragraph 3, of the Agreement.

2. This Protocol shall remain in force until the date of expiry of the Agreement. In the event that the Agreement is extended and in the light of the provisions that will be adopted, the parties shall consider extending this Protocol.

3. This Protocol may be terminated by either party and shall cease to have effect 90 (ninety) days after the date of receipt of the respective notifications.

Signed at Brasilia on 9 March 1982, in two original copies, in Portuguese and French, each version being equally authentic.

For the Centro Técnico Aeroespacial:
LAURO NEY MENEZES

For the Centre National d'Études Spatiales:
YVES SILLARD

ANNEX 1

MAIN ACTIVITIES OF SUPPORT TO BE PROVIDED BY CTA/IAE

1. Acquisition, reception and recording of at most three PCM/FM and FM/FM (2200 MHz-2290 MHz) remote measurements during the entire portion of the trajectory visible from CLFBI.

2. Acquisition and radar tracking (C band) from one of the two transponders carried on board for recordings and retransmission to CSG in real time of the location data for the portion of the trajectory visible from CLFBI.

3. Implementation of the internal control and telecommunications systems necessary for the coordination of operations and transmission of data.

4. Provision after each launch of telemetry and location recordings in accordance with the RTOS.

ANNEX 2

TYPICAL ARIANE LAUNCH CAMPAIGN AND FINANCIAL PROVISIONS

CNES shall reimburse CTA/IAE for services provided by the latter for the Ariane programme on the basis of flat-rate payments for each launch campaign, plus certified costs.

1. Typical Ariane launch campaign.

The nominal duration of the campaign shall be 30 (thirty) working days. It shall have the following stages:

- Preparation of the Station: from D-20 to D-6, or 15 working days, including two configuration tests with CSG;
- Possible additional test(s) at the request of CNES, between D-9 and D-6;
- Rehearsal: D-5;
- Launch: D0/D0 + 10.

2. Flat-rate payments per campaign.

The flat-rate payments per campaign shall be established according to economic conditions in June 1980 and be updated under the terms of paragraph 7 below. They shall cover the following items:

	(in cruzeiros)
Labour (flat rate):	
- Operations	580,000
- Telemetry	543,000
- Tracking	304,000
- Logistics	795,000
Mission costs (flat rate):	124,000
Logistics (flat rate):	
- Energy (12,500 litres of fuel at 14.4 cruzeiros per litre) (This sum to be updated for each campaign based on the actual cost of a litre of fuel on the date of the start of the campaign)	180,000
- Building maintenance and miscellaneous logistical support	372,000

3. Services on a certified cost basis

The following items shall be reimbursed on a certified cost basis

	(in cruzeiros)
- Telecommunications (personnel: 1 engineer, 3 technicians, 1 Telex operator)	1,091,000

This sum is an estimate, based on economic conditions in June 1980, for services provided quarterly for the Ariane programme.

- Services relating to the maintenance of facilities referred to in paragraph 6 below;

The telecommunications item shall be invoiced no later than six months after the L 04 launch.

4. Flat-rate payments per additional day

The flat-rate payments per additional day, based on economic conditions in June 1980, shall be updated under the terms of paragraph 7 below.

	(in cruzeiros)
- Telemetry personnel (flat rate)	41,000
- Tracking personnel (flat rate)	24,000
- Logistics (flat rate) - (this rate to be updated based on the actual cost of fuel)	14,000
- Thomson technical assistance (certified costs)	25,000

5. Launch interruption and postponement

In the event of a lengthy interruption of the launch campaign occurring after D-20 (start of the preparation of the Station), each working day of the campaign that has already taken place shall be invoiced by CTA/IAE at the rate of 1/15 of the flat-rate payments mentioned in paragraph 2 above.

In the event of a launch postponement between D0 and D0 + 10, CNES shall reimburse CTA/IAE for the additional tests requested by CSG and the new timetable on the basis of the rates applicable per additional day of operations mentioned in paragraph 4 above.

6. Preventive and corrective maintenance (active maintenance)

CTA/IAE shall ensure the preventive and corrective maintenance of CLFBI installations used for the Ariane programme.

To that end, CNES and CTA/IAE shall draw up the initial list of spare parts in stock at CLFBI. On the basis of reports provided by CLFBI, CNES shall ensure that the level of this stock is maintained.

In addition, CNES shall bear the costs resulting from external technical assistance to CTA or facilities used for the Ariane programme. The costs of the CTA/IAE or CLFBI personnel /IAE requested with the agreement of CNES and concerning the equipment participating in preventive and corrective maintenance shall remain the responsibility of CTA/IAE or of CLFBI.

The costs of transporting equipment installed at the Earth Station in Márcia to be repaired in Europe shall be borne by CNES.

7. Updating of costs

The aforementioned flat rates, expressed in terms of the economic conditions in June 1980, shall be updated at the beginning of the campaign based on the national consumer price index (NCPI) established two months prior to that date.

The NCPI used as the basis for the aforementioned flat rates, shall be the April 1980 index applicable in June 1980. The value of this basic index shall be 181.83 (base 100, March 1979).

8. Invoicing and payment

As soon as possible after each campaign and at the latest six months after the launch, CTA/IAE shall determine the final sum of the costs, in cruzeiros, with a breakdown, and shall send the invoice to CSG for verification. The invoice shall be paid by CNES in one of the currencies approved by the European Space Agency and specified by CTA/IAE to the bank account indicated by the latter, within four months following receipt of the invoice by CSG.

The costs for the telecommunications personnel assigned to Ariane, as well as the costs of external technical assistance to CTA/IAE, shall be invoiced on a quarterly basis to CSG with supporting evidence of the costs incurred. Payment shall be made according to the preceding provisions.

CTA/IAE shall add to the invoiced costs an administrative management cost amounting to 8 per cent of the total CTA/IAE and CLFBI labour costs.

The exchange rate used to convert the invoiced amounts into cruzeiros shall be the exchange rate (buying rate) applicable:

- At the beginning of the campaign for the flat-rate payments;
- In the middle of the quarter in question for the certified costs.

9. Application and revision

Subject to the provisions of paragraph 3, the terms of this annex shall apply to any launch campaign begun within 12 months from the start of the first operational launch campaign involving CLFBI.

No later than three months before the end of this period, CTA/IAE and CNES shall consult each other and decide, on the basis of the experience acquired, the financial provisions applicable for a subsequent period. CTA/IAE and CNES shall substitute a new annex 2 for the present one or modify its implementation period. As long as the financial provisions applicable to the subsequent period have not been agreed, this annex shall provisionally remain the basis for invoicing costs. These costs shall then be adjusted on the basis of the new annex 2.

No. 40005

United Nations
and
China

Host Country Agreement hetweeu the United Nations and the Government of the People's Republic of Chiua for the United Natious Asia-Pacific Leadersbip Forum: Sustainahle Development for Cities (with annex of 24 February 2004 and related letter of 20 and 21 February 2004). New York, 21 and 24 Fehrnary 2004

Entry into force: *24 February 2004 by signature, in accordance with paragraph 8*

Authentic texts: *Chinese and English*

Registration with tbe Secretariat of the United Nations: *ex officio, 2 March 2004*

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

Organisation des Nations Unies
et
Chine

Accord de pays hôte eutre l'Organisation des Nations Unies et la République populaire de Chine pour le forum de direction des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique: Développement durable pour les villes (avec annexe du 24 février 2004 et lettre connexe du 20 et 21 février 2004). New York, 21 et 24 février 2004

Eutrée en vigueur : *24 février 2004 par signature, conformément au paragraphe 8*

Textes authentiques : *chinois et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Natious Unies : *d'office, 2 mars 2004*

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

No. 40006

Brazil
and
United States of America

Memorandum of understanding on narcotics control between tbe Government of tbe United States of America and tbe Federative Republic of Brazil (witb annex and attacbment). Brasília, 2 September 1994

Entry into foree: *2 September 1994 by signature, in accordance with article V*

Autbentic texts: *English and Portuguese*

Registration witb tbe Secretariat of tbe United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
États-Unis d'Amérique

Mémorandum d'accord relatif au contrôle de stupéfiants entre le Gonvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Répnblique fédérative du Brésil (avec annexe et pièce jointe). Brasília, 2 septembre 1994

Entrée en vigueur : *2 septembre 1994 par signature, conformément à l'article V*

Textes autbentiques : *anglais et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON NARCOTICS CONTROL BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

The Government of the United States of America

and

The Government of the Federative Republic of Brazil

(hereinafter called the "parties")

Desiring to strengthen cooperation between the two countries in the combatting of illicit drugs,

Recognizing the importance that both countrics attribute to the subject and

Attributing particular importance to the implementation of the 1986 Mutual Cooperation Agreement,

Have come to the following understanding:

I. General

A. In accordance with the 1986 Mutual Cooperation Agreement, the parties agree to establish and to support a project designed to limit and reduce the production, processing, trafficking, and consumption of narcotics within Brazil and the transit of narcotics through Brazil. To accomplish this goal, the two governments will provide such resources and take such actions as specified in this Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as "the Memorandum") to the extent authorized by the respective legislative processes of both countries.

B. The actions to be taken and the resources to be provided by the GOB and the USG in support of this project as set forth below are accepted by the signatories as firm commitments unless otherwise amended by joint agreement. Funds granted by the USG by the terms of this Memorandum are specified in the Annex.

C. The Ministry of Foreign Affairs, representing the GOB and the Embassy of the United States, representing the USG, agree to support all provisions of this Memorandum from the date of signing through the final contribution date, except as this Memorandum may be jointly amended or terminated.

D. Implementation of this Memorandum will be by the Narcotics Affairs Section (HAS) of the Embassy of the United States of America and the National Drug Secretariat of the Ministry of Justice of the Federative Republic of Brazil.

II. Project Description

A. This project is designed to enhance the GOB's capability to suppress the cultivation, processing, trafficking, consumption, and export of illicit cocaine aid its by-products. Toward these goals, the USG and the GOB will take actions and commit resources as authorized by their respective legislative processes to establish and/or improve capabilities of

existing narcotics law enforcement agencies in Brazil and the authorities under which they function.

B. The life of this project is for one year and will use USG fiscal year 1994 funds. Continued USG support beyond the one-year period of this Memorandum depends on satisfactory progress during the year and the availability of funds authorized yearly by the United States Congress and approved by the United States Department of State, Bureau of International Narcotics Matters (INM).

III. Project Goal and Achievement Verification

The specific goal of this project is to reduce the trafficking production, processing, and consumption of illegal cocaine and its by-products in and through Brazil. It is also intended to support the GOB efforts to control the illegal diversion of chemicals used in the production of cocaine. Progress toward achievement of the project goal will be measured throughout the life of the project. The achievements of the project will be verified by joint observation by personnel of the two governments and by examination and analysis of official Brazilian records of narcotics arrests, convictions, and seizures.

IV. Standard Provisions

A. Financing

Disbursements of USG grant funds for procurement of goods and services will be made as charges against sub-obligating documents prepared and issued by the NAS or by INM.

B. Title

Title to all property, such as boats, vehicles and other items, procured through financing by the USG will be in the name of the appropriate Brazilian entity, unless otherwise specified in the applicable procurement document.

C. Use of Property/Personnel

1. Any equipment or goods purchased through financing by the USG shall be devoted to execution of the project objectives. The GOB shall return to the USG any property that it obtains through financing by the USG that is not used in accordance with this provision. Both parties agree that in future acquisitions of data processing equipment, the parties will work to ensure that the new equipment is compatible with the equipment in place, regardless of the source of funding for the new equipment.

2. The GOB shall select and nominate suitable candidates for narcotics control training funded under the terms of this Memorandum. The GOB agrees to retain personnel who have received narcotics training under USG sponsorship in a narcotics enforcement assignment for a minimum of two after completing such training. This requirement may waived by agreement of appropriate representatives of parties.

D. Evaluation

1. For this project, as well as other projects being conducted with USG assistance from previous years, the parties shall have the right to periodically: a) examine any property purchased under this project to determine that such property is being used in accordance with the terms of the project, and b) request and receive any records and accounts relating to funds under this Memorandum that may have been used to purchase properties and contract

services to determine that such funds, services or properties are being used properly in accordance with the terms of the project.

2. The parties agree to monitor the use of equipment for the life of the project. Review of property and records may terminate by mutual agreement..

3. Each party will furnish the other with available, pertinent information as necessary to evaluate the effectiveness of project operations under the terms of this Memorandum. At the termination of the project, a completion report shall be issued as an integral part of this process. The completion report will include a summary of United States and Brazilian project contributions, a record of activities performed and a list of objectives achieved.

E. Applicable Laws

All activities resulting from this Memorandum will be developed in accordance with the laws and regulations in force in both countries.

F. Taxes, Duties

Importation fees and customs duties applying to any material or equipment brought into Brazil under this Memorandum will be governed by paragraph 2 of Article III of the 1986 Agreement..

V. Termination

1. This Memorandum of Understanding shall enter into force when signed by authorized representatives of both governments. Either party may terminate this Memorandum by giving the other party 90-day prior written notice of the Intention to do so. Termination of this Memorandum shall cancel any obligations of the two parties to make contributions pursuant to this Memorandum, except for payments relative to non-cancelable commitments assumed with third parties before the 90-day written notice to terminate this Memorandum.

VI. Final Provision

The Embassy of the United States of America, in cooperation with the Assistant Secretary of State for International Narcotics Matters, will carry out the functions of the United States Government under this Memorandum. The USG may assign these responsibilities to other agencies or officials without affecting the rights or obligations of any party to this Memorandum.

Done in the city of Brasilia, this 2nd day of September, 1994, in two originals in the English and Portuguese languages with both texts being equally authentic.

For the Government of the United Sates of America :

MELVYN LEVITSKY
Ambassador

For the Government of the Federative Republic of Brazil :

CELSO AMORIM
Minister of External Relations

ANNEX A

PROJECT RESOURCE INPUTS

FY 1994

COUNTRY : BRAZIL

TITLE: NARCOTICS CONTROL

PROJECT: FEDERAL POLICE ENFORCEMENT

NUMBER: 1911-41022.2-0102 US $200, 000

GOAL: To improve the performance of the Brazilian Federal Police Narcotics Enforcement Division (DPF/DRE) by establishing a national centralized computer data bank on narcotics organized crime.

OPERATIONAL OBJECTIVES

The goals for the narcotics organized crime data bank are:

- To centralize identifying information on narcotics organized crime into a national data bank. Initial access will be for DPF/DRE field offices and intelligence and analysis units and eventually linking cooperating state local police units.

- To facilitate identification of persons involved in narcotics trafficking. At a later date, the system will collect and provide scanned images of individuals.

- To enable cooperating organizations to submit information to the data bank. The information will be coordinated from the DPF/DRE headquarters and will come from all law enforcement segments. The format will be established by DPF/DRE and approved by cooperating state and civil police organizations.

- To enable police to identify trafficker methods of operation.

- To streamline information access by eliminating duplication of information or unnecessary paper files.

- To facilitate communication among DPF/DRE field offices and headquarters through electronic mail.

MILESTONES

1. Selection of first stage offices to be equipped and trained (central office, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Manaus and Campo Grande)

a. Deadline: Has been completed.

b. Tasking: DPF/DRE and NAS

2. Selection of second stage field offices.

a. Deadline: August 30,, 1994

b. Tasking: DPF/DRE

3. Delivery of software and computer equipment to the DPF/DRE.

a. Deadline: No latcr than January 30, 1995

b. Tasking: NAS and INM/C

4 Delivery of software and computer equipment to the first stage field offices.

a. Deadline: No later than February 28, 1995

b. Tasking: DPF/DRE.

5. Training of first stage personnel.

a. Deadline No later than February 28, 1995:

b. Tasking: NAS and DPF/DRE

6. Delivery of software and computer equipment to the second stage field offices.

a. Deadline: No later than April 30, 1995.

b. Tasking: DPF/DRE.

7. Training of second stage personnel.

a. Deadline: No later than April 30, 1995

b. Tasking : NAS and DPF/DRE

U.S. CONTRIBUTION

A. Equipment US$100,000

B. Training US$100,000

Includes transportation and per diem

BRAZILIAN CONTRIBUTION

A. Narcotics control personnel screened for professional aptitude and integrity

B. Salaries and allowances and personnel equipment

C. Office facilities, administrative equipment and supplies

D. Maintenance for equipment funded by the USG.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

(Face Sheet on Project Obligation)

The above-named parties hereby mutually agree to carry out a project in accordance with the terms set forth herein and the terms set forth in any annexes attached or checked below: (X) PROJECT DESCRIPTION (X) STANDARD PROVISIONS Annexes (X) A ( ) B ( ) C ( ) D ( ) E					1. Project No. 010601-0102		Page 1 of 1	
					2. Agreement No. N/A		3. Original or Revision No. N/A	
This Project Agreement is further subject to the terms of the following Agreement between the two Governments as modified and supplemented. ( ) GENERAL AGREEMENT FOR TECHNICAL COOPERATION (X) OTHER AGREEMENT 1986 Mutual Cooperaton Agreement on Narcotics					4. Project Title NARCOTICS CONTROL			
					5. Appropriation Symbol 19-1141022.2		6. Allotment Symbol 0106	
7. Fiscal Year 1994	Previous Total this FY N/A	Increase N/A	Decrease N/A	Total this FY $200,000	Previous Total (A)	Increase (B)	Decrease (C)	Total to Date (D)
(a) Total Costs (b) Personnel Services (other than direct hire) (c) Commodity Costs (d) Participant Costs (e) Other Costs					–	–	–	$200,000
8. Date of Original Agreement September 3, 1986		9. Date of Revision N/A			10. Sub-Obligation Terminal Date N/A			
[redacted]					11. Funds Available [illegible] (B&F Office) 8/3/94 (Date)			
13. For the Cooperating Government or Agency SIGNATURE [illegible] DATE September 2nd, 1994 TITLE MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS					12. For the Embassy of the United States of America SIGNATURE [illegible] DATE September 2nd, 1994 TITLE AMBASSADOR			

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO RELATIVO AO CONTROLE DE ENTORPECENTES ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo dos Estados Unidos da América,
(doravante denominados "Partes"),

Desejando fortalecer a cooperação entre os dois países no combate às drogas ilícitas;

Reconhecendo a importância que ambos os países dão ao tema; e

Atribuindo particular relevância à implementação do Acordo de Cooperação Mútua para a Redução da Demanda, Prevenção do Uso Indevido e Combate à Produção e ao Tráfico Ilícitos de Drogas, de 3 de setembro de 1986,

Concluíram o seguinte entendimento:

I. Geral

A. Nos termos do mencionado Acordo de Cooperação Mútua de 1986, as Partes concordam em estabelecer e apoiar um projeto, cujo objetivo é limitar e reduzir a produção, o processamento, o tráfico e o consumo de entorpecentes no Brasil, bem como o trânsito de entorpecentes através do Brasil. Para alcançar tal meta, os dois Governos proporcionarão os recursos e tomarão as medidas especificadas neste Memorando de Entendimento (doravante designado "Memorando"), de conformidade com suas respectivas legislações.

B. As medidas a serem tomadas e os recursos a serem fornecidos pelo Governo da República Federativa do Brasil e pelo Governo dos Estados Unidos da América, em apoio a este projeto, conforme descritos a seguir, são considerados compromissos obrigatórios pelas Partes, salvo se forem modificados por acordo mútuo entre as mesmas. Os recursos concedidos pelo Governo dos Estados Unidos da América, conforme os termos deste Memorando, estão especificados no Anexo A.

C. O Ministério das Relações Exteriores, representando o Governo da República Federativa do Brasil, e a Embaixada dos Estados Unidos da América, representando o Governo dos Estados Unidos da América, concordam em apoiar todos os dispositivos deste Memorando, a partir da data de assinatura até a data final de execução (inclusive), caso não seja este Memorando modificado ou revogado por acordo mútuo entre as Partes.

D. Este Memorando será implementado pela Secretaria Nacional de Entorpecentes do Ministério da Justiça da República Federativa do Brasil e pela Seção de Assuntos de Narcóticos (NAS) da Embaixada dos Estados Unidos da América.

II. Descrição do Projeto

A. Este projeto foi elaborado a fim de melhorar a capacidade do Brasil de reprimir o cultivo, o processamento, o tráfico, o consumo e a exportação de cocaína ilícita e seus derivados. Em busca dessas metas, o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América tomarão medidas e destinarão recursos conforme suas respectivas legislações, com o objetivo de estabelecer e/ou melhorar a capacidade dos órgãos existentes no Brasil responsáveis pela aplicação da lei de entorpecentes, bem como das instituições às quais tais órgãos estão subordinados.

B. Este projeto terá duração de 1 (um) ano e utilizará recursos do Governo dos Estados Unidos da América referentes a seu exercício fiscal de 1994. O apoio continuado do Governo dos Estados Unidos da América além do período de 1 (um) ano dependerá do desenvolvimento satisfatório no decorrer do ano e da disponibilidade de recursos autorizados anualmente pelo Congresso dos Estados Unidos da América e aprovados pelo Departamento de Estado, Escritório de Assuntos Internacionais de Narcóticos (INM).

III. Meta do Projeto e Verificação de Execução

A meta específica deste projeto é reduzir o tráfico de cocaína ilícito e seus derivados através do território brasileiro, bem como reduzir sua produção, processamento e consumo no Brasil, além de apoiar os esforços empreendidos pelo Brasil para controlar o desvio ilegal de produtos químicos utilizados na produção da cocaína. Os

resultados alcançados em relação à meta do projeto serão avaliados no decorrer do mesmo. As metas alcançadas serão aferidas pela observação conjunta por parte de pessoal dos dois Governos, bem como dos registros oficiais brasileiros sobre prisões e condenações de violações da lei de entorpecentes e sobre apreensões de cocaína ilícita e seus derivados.

IV. Dispositivo-Padrão

A. Financiamento

Os desembolsos de recursos efetuados pelo Governo dos Estados Unidos da América para aquisições de bens e serviços constituirão encargos dos subprogramas pertinentes, de conformidade com documentos preparados e emitidos pela NAS ou pelo INM.

B. Titularidade

A titularidade de todas as propriedades, tais como embarcações, veículos e outros itens adquiridos com financiamento do Governo dos Estados Unidos da América, será da entidade brasileira competente, exceto se estipulado de outra forma em documento oficial.

C. Utilização de Recursos Materiais e Humanos

1. Quaisquer equipamentos ou bens adquiridos com recursos financeiros do Governo dos Estados Unidos da América serão utilizados para a execução dos objetivos do presente Memorando. O Governo da República Federativa do Brasil se compromete a transferir ao Governo dos Estados Unidos da América a propriedade de qualquer bem adquirido com recursos do Governo dos Estados Unidos da América para os fins deste projeto que não for utilizado de conformidade com os termos do presente Memorando. Ambas as Partes concordam em que, na futura aquisição de equipamento de processamento de dados, procurar-se-á manter a compatibilidade do novo equipamento com o já disponível, independentemente da fonte de financiamento.

2. O Governo da República Federativa do Brasil selecionará e designará candidatos adequados para treinamento em controle de entorpecentes financiado nos termos deste Memorando. Após a conclusão do referido treinamento e a não ser que haja um acordo mútuo em casos especiais, o Governo da República Federativa do Brasil concorda em manter na função de repressão a entorpecentes, durante um período mínimo de 2 (dois) anos, o pessoal treinado sob a supervisão dos Estados Unidos da América.

D. Avaliação

1. O Governo da República Federativa do Brasil e o Governo dos Estados Unidos da América avaliarão periodicamente o presente projeto, bem como qualquer outro desenvolvido com recursos do Governo dos Estados Unidos da América para o controle de entorpecentes, a fim de:

a) examinar qualquer bem adquirido nos termos deste Memorando com vistas a determinar se o mesmo está sendo utilizado de conformidade com os termos do respectivo projeto; e,

b) solicitar e receber quaisquer registros e contas relacionadas com recursos previstos neste Memorando que possam ter sido utilizados para adquirir bens e contratar serviços, com a finalidade de determinar se estão sendo adequadamente aplicados, conforme os termos do projeto.

2. As Partes concordam em supervisionar a utilização do equipamento no decorrer do projeto. A inspeção periódica da propriedade adquirida, bem como dos respectivos registros, terminará por mútuo consentimento.

3. Cada Parte proporcionará à outra as informações disponíveis e pertinentes que forem necessárias para avaliar a eficácia do projeto, conforme os termos do presente Memorando. Ao término do projeto, um relatório de conclusão será emitido como peça integrante do processo de avaliação. O relatório de conclusão incluirá um resumo das contribuições da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos da América ao projeto, bem como um registro das atividades desempenhadas e dos objetivos alcançados.

E. Leis Aplicáveis

Todas as atividades decorrentes deste Memorando serão desenvolvidas em conformidade com as leis e os regulamentos em vigor em ambos os países.

F. Impostos e Taxas

O pagamento de impostos e taxas sobre materiais e equipamentos ingressados na República Federativa do Brasil em decorrência deste Memorando será regido pelo disposto no segundo parágrafo, do artigo III, do mencionado Acordo de 1986.

V. Vigência e Término

O presente Memorando de Entendimento entrará em vigor na data de sua assinatura. Qualquer das Partes poderá denunciar este Memorando por meio de notificação prévia e por escrito à outra Parte, com 90 (noventa) dias de antecedência. A denúncia deste Memorando cancelará quaisquer obrigações das duas Partes de fazer contribuições dele decorrentes, exceto o caso de pagamentos relativos a compromissos não cancelâveis assumidos com terceiros antes da notificação de denúncia.

VI. Dispositivo Final

A Embaixada dos Estados Unidos da América, em cooperação com o Secretário-Adjunto de Estado para Assuntos de Entorpecentes, cumprirá as funções do Governo dos Estados Unidos da América nos termos deste Memorando. O Governo dos Estados Unidos da América poderá delegar responsabilidades a outros órgãos ou autoridades sem afetar os direitos ou as obrigações de qualquer Parte deste Memorando.

Feito em Brasília, em 2 de setembro de 1994, em dois exemplares originais, nos idiomas português e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Celso L. N. Amorim
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
Melvyn Levitsky
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário

A N E X O "A"

CONTRIBUIÇÕES DE RECURSOS PARA PROJETOS
ANO FISCAL 1994

PAÍS : BRASIL

TÍTULO : CONTROLE DE ENTORPECENTES

PROJETO : REPRESSÃO POLICIAL

NÚMERO : 1911-41022.2-0102 US$ 200.000

OBJETIVO: Melhorar o desempenho da Divisão de Repressão a Entorpecentes do Departamento de Polícia Federal do Brasil, mediante o estabelecimento de um banco de dados computadorizado e centralizado em nível nacional, sobre crime organizado relacionado a entorpecentes.

METAS OPERACIONAIS

As metas do banco de dados sobre os crimes organizados relacionados a entorpecentes são:

- centralizar informações sobre o crime organizado relacionado a entorpecentes em um banco nacional de dados. Em princípio teriam acesso a este banco as delegacias, os escritórios de inteligência do DPF/DRE e as unidades de análise e, eventualmente, interligando os Estados e as unidades de polícia local;

- facilitar a identificação de indivíduos, inclusive adicionando, posteriormente, a capacidade de obter imagens de pessoas por computador;

- possibilitar que organizações colaboradoras submetam informações ao banco de dados, que serão coordenadas por intermédio da sede do DPF/DRE, remetidas por todos os segmentos de repressão, de conformidade com formato determinado pelo DPF/DRE, e aprovado pelos Estados colaboradores e organizações de polícias civis;

- possibilitar a identificação do modus operandi de traficantes;

- dinamizar o acesso à informação eliminando a duplicidade de informações ou o arquivamento desnecessário de papéis;

- facilitar a comunicação entre as delegacias e a sede mediante a inclusão do componente de correio eletrônico.

METAS

1. Seleção do primeiro grupo de delegacias que receberão equipamentos e treinamento (sede, Rio de Janeiro, São Paulo, Manaus e Campo Grande).

a. Prazo: já foi atingido.

b. Responsabilidade: DPF/DRE e NAS.

2. Seleção do segundo grupo de delegacias.

a. Prazo: 30 de agosto de 1994

b. Responsabilidade: DPF/DRE

3. Entrega de software e computadores ao DPF/DRE.

a. Prazo: até 30 de janeiro de 1995

b. Responsabilidade: NAS e INM/C

4. Entrega de software e computadores às delegacias do primeiro grupo.

a. Prazo: até 28 de fevereiro de 1995

b. Responsabilidade: DPF/DRE

5. Treinamento de pessoal de delegacias do primeiro grupo.

a. Prazo: até 28 de fevereiro de 1995

b. Responsabilidade: NAS e DPF/DRE

6. Entrega de software e computadores às delegacias do segundo grupo.

a. Prazo: até 30 de abril de 1995

b. Responsabilidade: DPF/DRE

7. Treinamento de pessoal de delegacias do segundo grupo.

a. Prazo: até 30 de abril de 1995

b. Responsabilidade: NAS e DPF/DRE

CONTRIBUIÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS:

A. Equipamentos:	US$ 100,000
B. Treinamento:	US$ 100,000

CONTRIBUIÇÃO DO BRASIL

A. Pessoal de controle de entorpecentes selecionado por sua aptidão profissional e integridade.

B. Salários e equipamento de pessoal.

C. Instalações de escritórios, equipamentos e material administrativo básico.

D. Manutenção de equipamentos financiados pelo Governo dos Estados Unidos.

Memorando de Entendimento (MOU) entre os Governos dos Estados Unidos da América e a República Federativa do Brasil

(Folha de rosto sobre as obrigações do projeto)

As partes acima citadas concordam em executar um projeto segundo os termos abaixo e outros em anexo ou identificados abaixo (×) Descrição do Projeto (×) Considerações Gerais Anexos: (×) A ( ) B ( ) C ( ) D ( ) E				1. Número do Projeto 010601-0102			Página 1 de 1	
				2. Número do Acordo nihil		3. Original ou número de revisão nihil		
Este Acordo está também sujeito aos termos dos seguintes Acordos entre os dois governos modificados e suplementados ( ) Acordo Geral para Cooperação Técnica (×) Outro Acordo - Acordo sobre Cooperação Mútua no Combate a Narcóticos de 1986				4. Título do projeto Controle de Entorpecentes				
				(Controle de Identificação) 5. Sinal de identificação 19-1141022.2		(Controle da Alocação) 6. Sinal recebido 0106		
7. Ano Fiscal 1994	Total utilizado antes deste Ano Fiscal nihil	Aumento nihil	Diminuição nihil	Total para este Ano Fiscal US$ 200.000,00	Total Anterior (A)	Aumento (B)	Diminuição (C)	Total até o momento (D)
a - Custo total b - Utilização de recursos humanos existentes (em vez de contratação direta) c - Custos com equipamento d - Custos com participantes e - Outros custos								US$ 200.000,00
8. Data do Acordo Original 03 de setembro de 1986			9. Data da revisão nihil		10. Obrigações após a data do término nihil			
					11. Existência de fundos _____ (Escr. B&F) 03/ago/1994 Data			
13: Pelo Governo da República Federativa do Brasil Assinatura: _____ Data: 02/09/1994 Título: Ministro de Estado das Relações Exteriores (CELSO L. N. AMORIM)					12. Pela Embaixada dos Estados Unidos da América Assinatura: Melvyn Levitsky Data: 02/09/1994 Título: Embaixador Extraordinário e Penipotenciário dos Estados Unidos da América (MELVYN LEVITSKY)			

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MÉMORANDUM D'ACCORD RELATIF AU CONTRÔLE DES STUPÉFIANTS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil (ci-après dénommés les parties)

Désireux de renforcer la coopération entre les deux pays dans la lutte contre les stupéfiants,

Reconnaissant l'importance que les deux pays attachent à la question,

Attribuant une importance particulière à la mise en oeuvre de l'Accord de coopération mutuel de 1986,

Sont convenus de ce qui suit :

I. Dispositions générales

A. Conformément à l'Accord de coopération mutuelle de 1986 les parties s'accordent en vue de mettre en place et d'appuyer un projet destiné à limiter et réduire la production, la transformation, le traite et la consommation de stupéfiants au Brésil ainsi que leur transit par le territoire brésilien. A cette fin, les deux gouvernements affecteront les ressources et prendront les dispositions spécifiées dans le présent Mémorandum d'accord (ci-après dénommé le Mémorandum) dans la mesure autorisée par les législations respectives des deux pays.

B. Les dispositions à prendre et les ressources à affecter par le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Brésil à l'appui de ce projet, qui sont exposées ci-après, sont reconnues par les signataires comme constituant des engagements fermes, sauf modification ultérieure par voie d'accord mutuel. Les ressources accordées par le Gouvernement des États-Unis aux termes du présent Mémorandum sont spécifiées en annexe.

C. L'ambassade des Etats-Unis représentant le Gouvernement des États-Unis, et le Ministère des relations extérieures, représentant le Gouvernement du Brésil, sont convenus de donner effet à toutes les dispositions du présent Mémorandum à compter de la date de sa signature et jusqu'à la date de son expiration, sauf dans la mesure ou ce Mémorandum pourra être modifié ou dénoncé conjointement.

D. La mise en oeuvre du présent Mémorandum sera confiée à la Narcotics Affairs Section (NAS) de l'ambassade des Etats-Unis et aux organisations brésiliennes pertinentes présentées en annexe.

II. Description du projet

A. Le présent projet a pour but de mettre le Gouvernement du Brésil mieux en mesure de réprimer la culture, la transformation, le trafic, la consommation et l'exportation illicites de stupéfiants. A cette fin, le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil prendront les mesures et affecteront les ressources autorisées par leurs législations respectives en vue de doter de moyens d'agir les organismes brésiliens chargés d'appliquer la loi sur les stupéfiants, ainsi que les institutions auxquelles ces organes sont subordonnés, et ou d'améliorer ces moyens.

B. Ce projet, d'une durée d'un an, sera financé par des crédits inscrits au budget de l'exercice 1994 des Etats-Unis. Le soutien du Gouvernement des Etats-Unis au-delà du délai d'un an du présent Mémorandum dépendra des progrès réalisés dans l'année et de l'ouverture annuelle de crédits par le Congrès des Etats-Unis et de leur approbation par le Département d'Etat des Etats-Unis Bureau of International Narcotics Matters (INM).

III. Le but du projet et contrôle de son exécution

Le but précis du présent projet est de réduire le trafic illicite de stupéfiants sur le territoire brésilien ainsi que la production, la transformation et la consommation illicites de cocaïne et de ses dérivés au Brésil. Le projet a aussi pour but de soutenir les efforts déployés par le Gouvernement brésilien pour éliminer le détournement illégal de produits chimiques utilisés pour la production illicite de drogues. Les progrès dans la réalisation du projet seront mesurés d'après le nombre des faits y relatifs qui interviendront à compter de la date de sa mise à exécution. Les moyens de contrôler ces progrès consisteront en une liaison et une observation par le personnel coopérant des deux gouvernements et par le nombre des arrestations et des condamnations par les autorités brésiliennes, d'auteurs d'infractions à la loi sur les stupéfiants ainsi que des saisies et destructions de drogues illicites.

IV. Dispositions types

A. Financement

Le déblocage des fonds alloués par les Etats-Unis pour l'acquisition de biens et de services sera effectué sur la base de bons imputés sur des postes de dépenses et établis et délivrés par la NAS ou l'INM.

B. Titre de propriété

Le titre de propriété de tous biens, tels qu'embarcations, véhicules et autres articles, acquis avec des fonds du Gouvernement des Etats-Unis échoira à l'organisme brésilien compétent à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans un document lors de leur achat.

C. L'utilisation des ressources matérielles et humaines

1. Le matériel ou les biens acquis au moyen de fonds du Gouvernement des Etats-Unis seront consacrés à la réalisation des objectifs du projet. Le Gouvernement du Brésil restituera au Gouvernement des Etats-Unis tous les biens acquis au moyen de fonds du Gouvernement des Etats-Unis qui n'auront pas été utilisés conformément à la présente disposition. Les deux parties conviennent que lors de l'acquisition à l'avenir de matériel pour l'analyse

de données, celui-ci devra être compatible avec le matériel existant quelque soit la source du financement.

2. Le Gouvernement brésilien choisira et proposera des candidats appropriés en vue de leur formation au contrôle des stupéfiants financée conformément aux dispositions du présent Mémorandum. Après cette formation et sauf accord mutuel des représentants pertinents des deux parties, le Gouvernement de la République du Brésil est convenu de maintenir dans des fonctions de répression des stupéfiants durant au moins deux ans le personnel formé aux Etats-Unis.

D. Evaluation

1. Aux fins de cc projet, de même que tout autre projet pour le contrôle de stupéfiants, réalisé au moyen de ressources des années précédentes provenant du Gouvernement des Etats-Unis, le Gouvernement des Etats-Unis et le Gouvernement du Brésil pourront périodiquement : a) évaluer tout bien acquis en vertu du présent projet afin de déterminer si ces biens acquis sont utilisés conformément aux dispositions du projet et b) demander et recevoir tous les états et comptes relatifs aux fonds alloués conformément au présent Mémorandum qui pourront avoir été utilisés pour acquérir des biens ou des services afin de déterminer si ces fonds, services ou biens ont été dûment utilises conformément aux dispositions du projet.

2. Les parties sont convenues de superviser conjointement l'état d'avancement du projet. L'examen des bicns et des états correspondants prendra fin par accord mutuel.

3. Chacune des parties communiquera à l'autre les informations dont elle dispose et qui seraient nécessaires pour évaluer l'état du projet conformémcnt aux termes du présent Mémorandum. Au terme du projet, un rapport final sera établi en tant que partie intégrante de l'évaluation, le rapport contiendra un état récapitulatif des contributions des Etats-Unis et du Brésil au projet ainsi qu'un état des activités menées et des objectifs atteints.

E. Législations applicables

Toutes les activités menées en vertu du présent Mémorandum le seront conformément aux lois et aux règlements en vigueur dans les deux pays.

F. Impôts et taxes

L'acquittement des impôts et taxes sur le matériel et les équipements introduits au Brésil en application du présent Mémorandum scra régi par le paragraphe 2 et de l'article III de l'Accord de 1986.

V. Dénonciation

1. Le présent Mémorandum entrera en vigucur au moment de sa signature par les représentants autorisés des deux gouvernements. Chacune des Parties pourra le dénoncer en adressant par la voie diplomatique à l'autre Partie, avec un préavis de 90 jours, une notification écrite de son intention. La dénonciation du présent Mémorandum annulera toutes les obligations incombant aux deux Parties d'apporter des contributions conformément au présent Mémorandum, si ce n'est pour l'acquittement des engagements non résiliables pris auprès de tierces parties avant l'envoi de la notification écrite de dénonciation du présent Mémorandum.

VI. Dispositions finales

L'ambassade des Etats-Unis d'Amérique, en coopération avec le Secrétaire d'Etat adjoint chargé des questions en matière de stupéfiants, exercera les fonctions conférées au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique en vertu du présent Mémorandum. Le Gouvernement des Etats-Unis pourra déléguer ces responsabilités à d'autres organismes ou fonctionnaires sans que cela influe sur les droits ou obligations d'une partie quelconque au présent Mémorandum.

Fait à Brasilia, le 2 septembre 1994 en deux exemplaires originaux en langues anglaise et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

MELVYN LEVITSKY
Ambassadeur

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :

CELSO AMORIM
Ministre des affaires étrangères

ANNEXE A

RESSOURCES À AFFECTER AUX PROJETS

EXERCICE BUDGÉTAIRE 1994

Pays : Brésil

Intitulé : Contrôle des stupéfiants

Projet: Répression policière

Numéro : 1911-41022. 2-0102 200 000 dollars E-U

Objectif: Renforcer la compétence des fonctionnaires de la division de la répression des stupéfiants de la police fédérale brésilienne chargés de la répression des stupéfiants (DPF/DRE) en créant une banque centrale de données informatisées au niveau national sur le crime organisé en matière de stupéfiants.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Les buts de la banque de données sur le crime organisé en matière de stupéfiants sont les suivants :

- Centraliser les informations établies sur le crime organisé en matière de stupéfiants dans une banque nationale de données. L'accès à ces informations sera initialement autorisé aux bureaux de renseignements de DPF/DRE sur le terrain et aux groupes chargés de l'analyse des données et établir plus tard des liens entre les Etats qui coopérent et les groupes de police locale.

- Faciliter l'identification des personnes impliquées dans le trafic des stupéfiants. A un stade ultérieur, le système rassemblera et fournira des images numérisées des délinquants.

- Encourager les organisations de coopération à fournir des informations à la banque de données. Les informations seront coordonnées au quartier général de la DPF/DRE et proviendront de toutes les sections chargées de la répression des crimes. Le format sera établi par la DPF/DRE et approuvé par l'Etat qui coopére et les organisations de police civile.

- Permettre à la police d'identifier les méthodes d'opération des trafiquants

- Préciser l'information en éliminant les doublons ou les dossiers inutiles

- Faciliter la communication entre les bureaux extérieurs du DPF/DRE et le quartier général par courrier électronique.

ETAPES

1. Sélection des premiers bureaux qui seront équipés et formés (bureau central, Rio de Janeiro, Sao Paolo, Manaus et Campo Grande)

a. Date butoir : a été achevé.

b. En charge : DPF/DRE et NAS

2. Sélection de la seconde étape, bureaux extérieurs

a. Date butoir: 30 août 1994.

b. En charge: DPF/DRE

3. Livraison de logiciels et d'équipement d'ordinateur au DPF/DRE

a. Date butoir: 30 janvier 1995 au plus tard.

b. En charge: NAS et INM/C

4. Livraison de logiciels et d'équipement d'ordinateur aux bureaux extérieurs de premier phase

a. Date butoir: 28 février 1995 au plus tard.

b. En charge: DPF/DRE

5. Formation du personnel de la première étape

a. Date butoir: 28 février 1995 au plus tard.

b. En charge: DPF/DRE et NAS

6. Livraison de logiciels et d'équipement d'ordinateur aux bureaux extérieurs de deuxième phase

a. Date butoir: 30 avril 1995 au plus tard.

b. En charge: DPF/DRE

7. Formation du personnel de la deuxième étape

a. Date butoir: 30 avril 1995 au plus tard.

b. En charge: DPF/DRE et NAS

CONTRIBUTION DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

A. Equipement 100 000 dollars E-U.

B. Formation 100 000 dollars E-U, y compris transport et indemnité journalièrc.

CONTRIBUTION DU BRÉSIL

A. Personnel de contrôle des stupéfiants choisi en fonction de ses compétences professionnelles et dc son intégrité

B. Salaires et indemnités : équipement personnel

C. Bureaux : fournitures et matériel administratifs de base

D. Entretien du matériel de bureau financé par le Gouvernement des Etats-Unis.

MÉMORANDUM D'ACCORD RELATIF AU CONTRÔLE DES STUPÉFIANTS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

Les parties susmentionnées sont convenues d'exécuter un projet conformément aux dispositions exposées ci-après et à celles qui figurent dans des annexes jointes ou signalées ci-après : (X) Description du projet (XX) Dispositions types Annexes (X) A ( ) B ( ) C ( ) D ( )E					1. No du projet 010601-0102			Page 1 de 1
					2. Accord No N/A			3. No de l'original ou de la révision N/A
Le présent projet est en outre assujetti aux dispositions des accords ci-après entre les deux gouvernements, modifiés ou complétés. ( ) Accord général de coopération technique (X) Autre accord : 1986 Accord de coopération mutuelle relatif aux stupéfiants (1986)					4. Intitulé du projet Contrôle des stupéfiants 5. Numéro du crédit 19-1141022.2 6. Numéro de l'affectation du crédit 0106			
7. exercice budgétaire 1994	Total-Antérieur N/A	Augmentation N/A	Diminution N/A	Total pour cet exercice $200 000	Total précédent (A)	Augmentation (B)	Diminution (C)	Total à ce jour (D)
a) Coût total b) Personnel autre que recrutement direct c) Fournitures d) Participation e) Autres coûts					-	-	-	$200 000
8. Date de l'accord initial 3 septembre 1986		9. Date de révision N/A			10. Date d'échéance de l'affectation du crédit N/A			
[redacted]					11. Fonds disponibles ---- le 8/3/94 (B&F) (date)			
13. Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil CELSO AMORIM Titre : Ministre des relations extérieures 2 septembre 1994					12. Pour l'Ambassade des Etats-Unis d'Amérique Signature : MELVYN LEVITSKY Date : 2 septembre 1994 Titre : Ambassadeur			

No. 40007

Brazil
and
France

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and France regulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and GERDAT (with attachment of 6 October 1980). Brasília, 7 November 1980

Entry into force: *7 November 1980, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *French and Portuguese*

Authentic text (attachment): *Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
France

Échange de notes constituant un arrangement entre le Brésil et la France mettant en vigueur la Convention signée entre EMBRADA et GERDAT (avec annexe du 6 octobre 1980). Brasília, 7 novembre 1980

Entrée en vigueur : *7 novembre 1980, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *français et portugais*

Texte authentique (annexe) : *portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40008

Brazil
and
France

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and France rcgulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and ORSTOM (with attachment of 8 October 1980). Brasília, 7 November 1980

Entry into force: *7 November 1980, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *French and Portuguese*

Authentic text (attachment): *Portuguese*

Registration with the Secrctariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
France

Échange de notes constituant un arrangemeut entre le Brésil et la France mettant en vigueur la Conveution signée entre EMBRADA et ORSTOM (avec pièce jointe du 8 octobre 1980). Brasília, 7 novembre 1980

Entrée en vigueur : *7 novembre 1980, conformément à ses dispositions*

Textes authentiques : *français et portugais*

Texte authentique (piècc jointe) : *portugais*

Enregistremcnt auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40009

Brazil
and
France

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and France regulating the entrance into effect of the Covenant between EMBRAPA and INRA (with attachment of 6 October 1980). Brasília, 7 Novemher 1980

Entry into force: *7 November 1980, in accordance with its provisions*

Authentic texts: *French and Portuguese*

Authentic text (attachment): *Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

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

Brésil
et
France

Échange de notes constituaut un arrangement entre le Brésil et la France mettant en vigueur la Convention signée entre EMBRADA et INRA (avec pièce jointe dn 6 octohre 1980). Brasília, 7 novembre 1980

Entrée en vigueur : *7 novembre 1980, conformément à ses dispositions*

Textes authentiqnes : *français et portugais*

Texte authentique (pièce jointe) : *portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

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

No. 40010

Brazil
and
Venezuela

Exchange of notes constituting an agreement between the Government of the Federative Repuhlic of Brazil and the Government of tbe Republic of Venezuela which put into effect the internal rules of tbe Committee on borderline affairs created during the Extraordinary Meeting of the consular co-operation group (with rules). Brasília, 14 February 1992

Entry into force: *14 February 1992 by the exchange of the said notes*

Authentic texts: *Portuguese and Spanish*

Authentic text (rules): *Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
Venezuela

Échange de notes constituant un accord entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République du Venezuela relatif à la mise en vigueur des règlements internes du comité des affaires frontalières adoptés à la réunion du groupe de coopération consnlaire (avec règlements). Brasília, 14 février 1992

Entrée en vigueur : *14 février 1992 par l'échange desdites notes*

Textes authentiques : *portugais et espagnol*

Texte authentique (règlements) : *portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

I

Em 14 de fevereiro de 1992.

DCJ/DCN/DAI/DAM-II/ 07 /PAIN-L00-F05

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que o Governo da República Federativa do Brasil está de acordo com a entrada em vigor do Regulamento Interno do Comitê de Assuntos Fronteiriços, aprovado na IV Reunião do Grupo de Cooperação Consular Brasil/Venezuela, realizada em Manaus, de 17 a 19 de setembro de 1991.

2. Conseqüentemente, o Governo brasileiro considera instalado, a partir desta data, o Comitê de Assuntos Fronteiriços criado na I Reunião Extraordinária do Grupo de Cooperação Consular Brasil/Venezuela, efetuada em Caracas, em 11 e 12 de maio de 1989.

3. Proponho que o referido Comitê, que muito contribuirá para a facilitação do tráfego fronteiriço e para a atuação coordenada das duas autoridades consulares com jurisdição sobre a fronteira de ambos os países, realize sua primeira reunião em Santa Elena do Uairén, de 16 a 18 de março próximo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência a garantia de minha mais alta consideração.

Francisco Rezek

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Sebastián Alegrett,
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da
República da Venezuela

REGULAMENTO INTERNO DO COMITE DE ASSUNTOS FRONTEIRIÇOS BRASIL-VENEZUELA.

ARTIGO I

Por decisão adotada na I Reunião Extraordinária do Grupo de Cooperação Consular Brasil-Venezuela, celebrada em Caracas, nos dias 11 e 12 de maio de 1989, criou-se o Comitê de Assuntos Fronteiriços Brasil-Venezuela.

ARTIGO II

a) O Comitê de Assuntos Fronteiriços será presidido pelos Chefes das Repartições Consulares do Brasil e da Venezuela em Ciudad Guayana e Boa Vista, respectivamente, e integrado por sete representantes dos organismos nacionais de cada país aos quais competem as matérias que sejam eventualmente objeto de exame na região.

b) Os Ministérios de Relações Exteriores do Brasil e da Venezuela comunicarão, por via diplomática, a outra parte, eventuais modificações nas respectivas seções nacionais do Comitê de Assuntos Fronteiriços, mantida sempre a paridade de representação;

c) Os Presidentes do Comitê poderão convidar para as reuniões, em caráter de observadores, com direito ao uso da palavra, outras personalidades que possam contribuir para o melhor tratamento dos temas a serem examinados.

ARTIGO III

O Comitê examinará os temas de interesse comum da região fronteiriça brasileiro-venezuelana que lhe sejam submetidos à consideração por qualquer de seus membros e todos aqueles sugeridos pelos Ministérios de Relações Exteriores de ambas as partes.

ARTIGO IV

a) O Comitê se reunirá, pelo menos duas vezes por ano, à instância de um de seus Presidentes;

b) As reuniões do Comitê se realizarão alternativamente na Venezuela e no Brasil;

c) A agenda das reuniões será elaborada em conjunto pelos Presidentes do Comitê.

ARTIGO V

As decisões do Comitê sobre temas específicos, de natureza local, poderão ser imediatamente implementadas. Quando os temas tenham alcance nacional, as decisões terão caráter de recomendações, e deverão ser elevadas à consideração das respectivas Chancelarias, para as providências pertinentes.

ARTIGO VI

Toda modificação do presente Regulamento Interno, proposta pelo Comitê, deverá ser transmitida pelos seus Presidentes aos respectivos Ministérios de Relações Exteriores, para a consideração pelo Grupo de Cooperação Consular.

PARAGRAFO UNICO

O não previsto neste regulamento será matéria de estudo por parte do Grupo de Cooperação Consular Brasil-Venezuela.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ii

EMBAJADA DE VENEZUELA

JM/X.5/0106 Brasilia, 14 de febrero de 1992

Señor Ministro:

Tengo el Honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con el propósito de acusar recibo de Vuestra Nota, Nº 7, de fecha 14 de febrero de 1992, mediante la cual me manifiesta que:

"el Gobierno de la República Federativa del Brasil está de acuerdo con la entrada en vigor del Reglamento Interno del Comité de Asuntos Fronterizos, aprobado en la IV Reunión del Grupo de Cooperación Consular Brasil/Venezuela, realizada en Manaos, del 17 al 19 de septiembre de 1991.

2. Consecuentemente, el gobierno brasileño considera instalado, a partir de esta fecha, el Comité de Asuntos Fronterizos creado en la I Reunión Extraordinaria del Grupo de Cooperación Consular Brasil/Venezuela efectuada en Caracas, el 11 y 12 de mayo de 1989.

3. Propongo que el referido Comité, que mucho contribuirá para facilitar el tráfico fronterizo y para la actuación coordinada de las dos autoridades consulares con jurisdicción sobre la frontera de ambos países, realice su primera reunión en Santa Elena de Uairén, del 16 al 18 de marzo próximo".

En respuesta al contenido de Vuestra Nota, me es grato comunicarle, que el Gobierno de la República de Venezuela concuerda en su totalidad con lo propuesto por el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Me valgo de la ocasión de la presente para reiterarle a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

Atentamente,

Sebastián Alegrett
Embajador de la República de Venezuela

A Su Excelencia
Doctor Francisco Rezek
Ministro de Relaciones Exteriores
de la República Federativa del Brasil
Palacio de Itamaraty
BRASILIA - DF.-

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

14 February 1992

DCJ/DCN/DAI/DAM-II/07/PAIN-L00-F05

Sir,

I have the honour to inform you that the Government of the Federative Republic of Brazil agrees to the entry into force of the Rules of Procedure of the Border Affairs Committee which were adopted at the fourth meeting of the Brazil-Venezuela Group for Consular Cooperation, held in Manaus from 17 to 19 September 1991.

Therefore, the Brazilian Government considers the Border Affairs Committee established at the first Special Meeting of the Brazil-Venezuela Group for Consular Cooperation, held in Caracas on 11 and 12 May 1989, to be constituted as from today's date.

I propose that the aforementioned Committee, which will do much to facilitate border traffic and to ensure the coordinated functioning of the consular authorities with jurisdiction over the border between the two countries, should hold its first meeting at Santa Elena de Uairén from 16 to 18 March of this year.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

FRANCISCO REZEK

H.E. Mr. Sebastián Alegrett
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Venezuela

RULES OF PROCEDURE OF THE BRAZIL-VENEZUELA BORDER AFFAIRS COMMITTEE

Article I

Pursuant to a decision adopted at the first Special Meeting of the Brazil-Venezuela Group for Consular Coordination, held in Caracas on 11 and 12 May 1989, the Brazil-Venezuela Border Affairs Committee was established.

Article II

(a) The Border Affairs Committee shall be chaired by the Heads of the Consular Offices of Brazil and Venezuela in Ciudad Guayana and Boa Vista, respectively, and shall be made up of seven representatives of each country's competent national bodies for the topics to be considered;

(b) The Ministers for Foreign Affairs of Brazil and Venezuela shall inform each other, through the diplomatic channel, of any changes in their respective members of the Border Affairs Committee, with due regard for the need to ensure parity of representation; and

(c) The Chairpersons of the Committee may invite other public figures who may help ensure that the topics to be considered are better addressed to attend its meetings as observers with the right to speak.

Article III

The Committee shall consider any topics of mutual interest to the Brazil-Venezuela border region which are submitted for consideration by any of its members, as well as any topic suggested by the Ministry of Foreign Affairs of either Party.

Article IV

(a) The Committee shall meet at least twice a year at the request of either of its Chairpersons;

(b) Meetings of the Committee shall be held alternately in Venezuela and Brazil; and

(c) The agendas for the meetings shall be prepared jointly by the Chairpersons of the Committee.

Article V

The Committee's decisions on specific topics of a local nature may be implemented immediately. Where the topics are of a national scope, its decisions shall take the form of recommendations and must be submitted for consideration by the Ministries of Foreign Affairs of the two countries according to the relevant procedures.

Article VI

Any change in these Rules of Procedure which is proposed by the Committee shall be transmitted by its Chairpersons to their respective Ministries of Foreign Affairs for consideration by the Group for Consular Cooperation.

Any issues not covered by these Rules of Procedure shall be addressed by the Brazil-Venezuela Group for Consular Cooperation.

II

EMBASSY OF VENEZUELA

JM/X.5/0106

Brasilia, 14 February 1992

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 7 of 14 February 1992, which reads as follows:

[See note I]

In reply to your note, it is my pleasure to inform you that the Government of the Republic of Venezuela fully concurs with the proposal made by the Government of the Federative Republic of Brazil.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

SEBASTIÁN ALEGRETT
Ambassador of the Republic of Venezuela

H.E. Mr. Francisco Rezek
Minister for Foreign Affairs
of the Federative Republic of Brazil
Brasilia

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

le 14 février 1992

DCJ/DCN/DAI/DAM-II/07/PAIN-L00-F05

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de la République fédérative du Brésil marque son accord avec l'cntrée en vigueur du règlement interne du comité des affaires frontalières qui A été adoptée à la quatrième réunion du Groupe de coopération consulaire Brésil-Venezuela, qui s'est tenue à Manaus du 17 au 19 septembre 1991.

Le Gouvernement brésilien considère dès lors que le comité des affaires frontalières mis en place à la première réunion du Groupe de coopération consulaire Brésil-Venezuela tenue à Caracas les 11 et 12 mai 1989 est constitué à compter de ce jour.

Je propose que le comité susmentionné, qui contribuera grandement à faciliter le trafic frontalicr et à assurer le fonctionnement coordonné des autorités consulaires compétentes pour la frontière qui sépare les deux pays, tienne sa première réunion à Santa Elena de Uairén du 16 au 18 mars de cette année.

Veuillez agréer, etc.

FRANCISCO REZEK

Son Excellence M. Sebastián Alegrett
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République du Venezuela

RÈGLEMENT INTERNE DU COMITÉ DES AFFAIRES FRONTALIÈRES BRÉSIL-VENEZUELA

Article I

Le comité Brésil-Venezuela des affaires frontalières a été mis en place conformément à la décision adoptée à la première réunion du Groupe de coopération consulaire Brésil-Venezuela qui s'est tenue à Caracas les 11 et 12 mai 1989.

Article II

a) Le comité des affaires frontalières sera présidé par les chefs des postes consulaires du Brésil et du Venezuela, respectivement à Cuidad Guayana et à Boa Vista, et sera composé de sept représentants des organes nationaux de chaque pays compétents pour les sujets à examiner;

b) Les ministres des Relations extérieures du Brésil et du Venezuela s'informeront mutuellement par la voie diplomatique de toute modification des membres respectifs du comité des affaires frontalières en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer la parité de la représentation;

c) Les présidents du comité peuvent inviter à assister à ses réunions en tant qu'observateurs ayant droit de parole d'autres personnalités qui peuvent contribuer à garantir un meilleur traitement des points à examiner;

Article III

Le comité examinera tous les sujets présentant un intérêt mutuel pour la région frontalière entre le Brésil et le Venezuela, tels qu'ils seront soumis pour examen par l'un de ses membres, ainsi que tout sujet suggéré par le ministre des Relations extérieures de l'une des parties.

Article IV

a) Le comité se réunira deux fois l'an au moins à la demande de l'un ou l'autre de ses présidents;

b) Les réunions du comité se tiendront en alternance au Venezuela et au Brésil;

c) Les ordres du jour des réunions seront établis conjointement par les présidents du comité.

Article V

Les décisions du comité sur des sujets précis à caractère local peuvent être appliquées immédiatement. Lorsque les sujets ont une portée nationale, ses décisions adopteront la

forme de recommandations à soumettre pour examen au ministère des Relations extérieures des deux pays conformément aux procédures concernées.

Article VI

Toute modification du présent règlement interne qui est proposée par le comité sera transmise par ses présidents aux ministres des Relations extérieures respectifs pour examen par le Groupe de coopération consulaire.

Tout sujet non traité par le présent règlement interne sera examiné par le Groupe de coopération consulaire Brésil-Venezuela.

II

AMBASSADE DU VENEZUELA

JM/X.5/0106

Brasilia, le 14 février 1992

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note n° 7 du 14 févier 1992, dont le texte suit :

[Voir note I]

En réponse à votre note, j'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement de la République du Venezuela souscrit pleinement à la proposition faite par le Gouvernement de la République fédérative du Brésil.

Veuillez agréer, etc.

SEBASTIÁN ALEGRETT
Ambassadeur de la République du Venezuela

Son Excellence M. Francisco Rezek
Ministre des Relations extérieures
de la République fédérative du Brésil
Brasilia

No. 40011

Brazil
and
Argentina

Agreement on cooperation activities between tbe State of Rio Grande do Sul and tbe Secretariat for science and tecbnology of the Office of tbe President of the Argentine Nation, supplementary to the Agreement on scientific and tecbnological cooperation between tbe Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Argentine Republic. Buenos Aires, 9 April 1996

Entry into force: *9 May 1996, in accordance with article IX*

Authentic texts: *Portuguese and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
Argentine

Accord relatif aux activités de coopération entre l'État du Rio Grande do Sul et le Secrétariat pour la science et la tecbnologie du Bureau du Président de la Nation argentine, complémentaire à l'Accord de coopération scientifique et technologique entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République argentine. Buenos Aires, 9 avril 1996

Entrée en vigueur : *9 mai 1996, conformément à l'article IX*

Textes authentiques : *portugais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

AJUSTE COMPLEMENTAR AO ACORDO DE COOPERAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA ARGENTINA SOBRE ATIVIDADES DE COOPERAÇÃO ENTRE O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL E A SECRETARIA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PRESIDÊNCIA DA NAÇÃO ARGENTINA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Argentina,

Reconhecendo o papel crescente da Ciência e da Tecnologia no desenvolvimento sócio-econômico de seus povos;

Considerando a cooperação como fomento para a criação, desenvolvimento, adaptação e intercâmbio de tecnologias, assim como para o melhor desenvolvimento e aproveitamento de recursos humanos, científicos e tecnológicos;

Constatando que é fundamental para ambos os paises integrar esforços para obter, difundir, avaliar e contribuir para a melhor utilização do conhecimento científico e tecnológico de maneira persistente e sistemática;

Com o intuito de promover o debate sobre o tema Ciência e Tecnologia como item importante do processo de integração regional;

Reconhecendo a relevância do Estado do Rio Grande do Sul e da Secretaria de Ciência e Tecnologia da Presidência da Nação Argentina para o êxito dessa integração, e

Inspirados no desejo de desenvolver a Cooperação Científica e Tecnológica, com base no Artigo II do Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica, firmado em Buenos Aires, em 17 de maio de 1980,

Acordam o seguinte:

ARTIGO I

O Governo brasileiro confere ao Estado do Rio Grande do Sul, por intermédio da Secretaria de Ciência e Tecnologia daquele Estado, a coordenação brasileira do presente Ajuste, e o Governo argentino confere à Secretaria de Ciência e Tecnologia da Presidência da Nação Argentina a coordenação argentina do mesmo Ajuste.

ARTIGO II

Os coordenadores de ambos os países designarão os órgãos responsáveis pela promoção das atividades de cooperação e definirão programas específicos que deverão ser submetidos à apreciação das autoridades nacionais competentes dos dois países.

ARTIGO III

A cooperação efetuar-se-á nas seguintes modalidades:

a) intercâmbio de cientistas, pesquisadores, professores e técnicos, tendo como objetivos a pesquisa, a formação de pesquisadores, consultas e intercâmbio de experiências;

b) realização de projetos conjuntos de investigação científica e tecnológica, com vistas à solução de problemas de interesse recíproco, envolvendo universidades, centros de pesquisa e o setor público e privado;

c) intercâmbio de informação científica e tecnológica;

d) organização e realização de cursos, conferências, seminários, simpósios e colóquios sobre temas de interesse comum;

e) intercâmbio de materiais e equipamentos científicos necessários para a realização de programas e projetos conjuntos;

ARTIGO IV

1. Os mecanismos de financiamento das atividades de cooperação que resultarem deste Ajuste serão definidos no âmbito de cada projeto, sendo que, dependendo do caso, o referido financiamento poderá contar com recursos advindos de outras fontes que não os coordenadores mencionados no presente Ajuste.

2. Quando as atividades de cooperação entre os coordenadores do presente Ajuste demandarem recursos das agências do Governo da República Federativa do Brasil e do Governo da República Argentina, essas deverão ser submetidas à apreciação dos dois Governos, seja no âmbito da realização da Reunião de Comissão Mista, seja por via diplomática. O mesmo procedimento deverá ser observado quando essas atividades demandarem o intercâmbio de equipamentos e materiais.

ARTIGO V

Questões relacionadas a direitos de patentes, propriedade intelectual e similares serão definidas no âmbito de cada programa ou projeto, com base nos instrumentos legais assumidos internacionalmente por ambos os Países e em respeito às respectivas legislações internas que versem sobre a matéria.

ARTIGO VI

As Partes deverão, ao cabo de cada ano, apresentar aos Governos dos dois países um informe sobre as atividades desenvolvidas.

ARTIGO VII

Este Ajuste vigorará por 2 (dois) anos, sendo automaticamente renovado por períodos sucessivos de 1 (um) ano, a menos que uma das Partes manifeste à outra, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias, sua intenção de dá-lo por terminado.

ARTIGO VIII

A eventual ocorrência do término do presente Ajuste não afetará a validade, nem a duração, ou mesmo o desenvolvimento dos projetos que se encontrarem em execução, a menos que as Partes acordem o contrário.

ARTIGO IX

Este Ajuste Complementar entrará em vigor no prazo de 30 (trinta) dias após a data de sua assinatura.

Feito em Buenos Aires, em 23 de abril de 1996, em dois exemplares originais, em idioma português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Luiz Felipe Lampreia

PELO GOVERNO DA REPUBLICA ARGENTINA
Cavallo e Silva

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO COMPLEMENTARIO DEL ACUERDO DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA SOBRE ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN ENTRE LA SECRETARÍA DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA DE LA PRESIDENCIA DE LA NACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL ESTADO DE RIO GRANDE DO SUL

El Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República Argentina,

RECONOCIENDO el papel creciente de la ciencia y la tecnología en el desarrollo socio-económico de sus pueblos,

CONSIDERANDO la cooperación como fomento para la creación, desarrollo, adaptación e intercambio de tecnologías, así como para el mejor desarrollo y aprovechamiento de recursos humanos, científicos y tecnológicos,

CONSTATANDO que es fundamental para ambos países integrar esfuerzos para obtener, difundir, evaluar y contribuir a la mejor utilización del conocimiento científico y tecnológico de manera persistente y sistemática,

CON LA INTENCIÓN de promover el debate sobre el tema de la ciencia y la tecnología como punto importante del proceso de integración regional,

RECONOCIENDO la relevancia de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Presidencia de la Nación de la República Argentina y del Estado de Río Grande do Sul para el éxito de esa integración, e

INSPIRADOS en el deseo de desarrollar la cooperación científica y tecnológica con base en el Artículo II del Acuerdo de Cooperación Científica y Tecnológica, firmado en Buenos Aires, el 17 de mayo de 1980.

ACUERDAN LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO I

El Gobierno argentino confiere a la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Presidencia de la Nación de la República Argentina la coordinación argentina del presente Acuerdo y el Gobierno brasileño confiere al Estado de Río Grande do Sul, por intermedio de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de aquel Estado, la coordinación brasileña del mismo Acuerdo.

ARTÍCULO II

Los Coordinadores de ambos países designarán los órganos responsables de la promoción de las actividades de cooperación y definirán programas específicos que deberán ser sometidos a la consideración de las autoridades nacionales competentes de los dos países.

ARTÍCULO III

La cooperación se efectuará en las siguientes modalidades:

a) intercambio de científicos, investigadores, profesores y técnicos, teniendo como objetivos la investigación, la formación de investigadores, consultas e intercambio de experiencias;
b) realización de proyectos conjuntos de investigación científica y tecnológica, con miras a la solución de problemas de interés recíproco, involucrando a Universidades, Centros de Investigación y a los sectores público y privado;
c) intercambio de información científica y tecnológica;
d) organización y realización de cursos, conferencias, seminarios, simposios y coloquios sobre temas de interés común;
e) intercambio de materiales y equipamiento científico necesarios para la realización de programas y proyectos conjuntos.

ARTÍCULO IV

1. Los mecanismos de financiamiento de las actividades de cooperación que resulten de este Acuerdo serán definidos en el ámbito de cada proyecto; dependiendo del caso, el referido financiamiento podrá contar con recursos provenientes de otras fuentes que no sean mencionadas en el ámbito del presente Acuerdo.
2. Cuando las actividades de cooperación entre los Coordinadores del presente Acuerdo demanden recursos de las agencias del Gobierno de la Argentina y del Brasil, las mismas deberán ser sometidas a consideración de los dos Gobiernos, ya sea en el ámbito de la realización de la Reunión de la Comisión Mixta o por vía diplomática. El mismo procedimiento será tomado en cuenta cuando tales actividades demanden el intercambio de equipos y materiales.

ARTÍCULO V

Las cuestiones relacionadas con los derechos de patentes, propiedad intelectual y similares serán definidas en el ámbito de cada programa o proyecto, con base en los instrumentos legales adoptados internacionalmente por ambos países, con arreglo a las respectivas legislaciones internas que versen sobre la materia.

ARTÍCULO VI

Al cabo de cada año, las Partes deberán presentar a los Gobiernos de los dos países un informe sobre las actividades desarrolladas.

ARTÍCULO VII

Este Acuerdo entrará en vigor por dos años, siendo automáticamente renovado por períodos sucesivos de un año, a menos que una Parte manifieste a la otra, con una anticipación mínima de 90 días, su intención de darlo por terminado.

ARTÍCULO VIII

La eventual finalización del presente Acuerdo no afectará la validez, la duración o el desarrollo de los proyectos que se encuentren en ejecución, a menos que las Partes acuerden lo contrario.

ARTÍCULO IX

Este Acuerdo Complementario entrará en vigor en un plazo de 30 días después del día de su firma.

Hecho en Buenos Aires, el 9 de abril de 1996, en dos ejemplares originales en idioma español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL
Luiz Felipe Lampreia

POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA
Cavallo e Silva

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT ON COOPERATION ACTIVITIES BETWEEN THE STATE OF RIO GRANDE DO SUL AND THE SECRETARIAT FOR SCIENCE AND TECHNOLOGY OF THE OFFICE OF THE PRESIDENT OF THE ARGENTINE NATION, SUPPLEMENTARY TO THE AGREEMENT ON SCIENTIFIC AND TECHNOLOGICAL COOPERATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Argentine Republic,

Recognizing the increasing role of science and technology in the social and economic development of their people;

Considering cooperation as a means of promoting the creation, development, adaptation and exchange of technologies and better development and use of human, scientific and technological resources;

Noting that it is essential for the two countries to join forces in order to obtain, disseminate, evaluate and promote the better use of scientific and technological knowledge in a consistent, systematic manner;

With the intention of encouraging debate on the topic of science and technology as an important aspect of the regional integration process;

Recognizing the relevanee of the State of Rio Grande do Sul and of the Secretariat for Science and Technology of the Office of the President of the Argentine Nation for the success of such integration; and

Inspired by the desire to develop scientific and technical cooperation on the basis of article II of the Agreement on scientific and technical cooperation, signed at Buenos Aires on 17 May 1980;

Have agreed as follows:

Article I

The Brazilian Government delegates to the State of Rio Grande do Sul, through the Secretariat for Science and Technology of that State, responsibility for Brazil's coordination of this Agreement, and the Argentine Government delegates to the Secretariat for Science and Technology of the Office of the President of the Argentine Republic responsibility for Argentina's coordination of this Agreement.

Article II

The two countries' coordinators shall designate the agencies responsible for promoting the cooperation activities and shall establish specific programmes which shall be submitted for consideration by their competent national authorities.

Article III

Cooperation shall take the following forms:

(a) The exchange of scientists, researchers, teachers and technicians for purposes of research, training of researchers, consultations and the exchange of experience;

(b) The implementation of joint scientific and technological research projects involving universities, research institutions and the public and private sectors with a view to solving problems of mutual concern;

(c) The exchange of scientific and technological information;

(d) The organization and holding of courses, conferences, seminars, symposia and colloquia on topics of mutual interest; and

(e) The exchange of scientific supplies and equipment necessary for the implementation of joint programmes and projects.

Article IV

1. Financing mechanisms for the cooperation activities resulting from this Supplementary Agreement shall be established within the framework of each project since such financing may, in some cases, include resources from sources other than the coordinators mentioned therein.

2. Where aetivities involving cooperation between the coordinators of this Supplementary Agreement require resources from bodies of the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Argentine Republic, the said activities shall be submitted for the approval of the two Governments, eithcr within the framework of the meetings of the Joint Commission or through the diplomatic channel. The same procedure shall be followed where such activities require the exchange of equipment and supplies.

Article V

Questions arising in connection with patents, copyrights and the like shall be settled within the framework of each programme or project in accordance with the international legal instruments to which both countries are parties and with their respective domestic legislation on such matters.

Article VI

At the end of each year, the Parties shall submit to the Governments of the two countries a report on the activities implemented.

Article VII

This Supplementary Agreement shall remain in force for two years and shall be renewed automatically for subsequent one-year periods unless one Party gives the other Party 90 days' written notice of its intention to terminate it.

Article VIII

Termination of this Supplementary Agreement shall not affect the validity, duration or implementation of any projects in progress unless the Parties agree otherwise.

Article IX

This Supplementary Agreement shall enter into force 30 days from the date of its signature.

Done at Buenos Aires on 9 April 1996 in two original copies in the Portuguese and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Federative Republic of Brazil:

LUIZ FELIPE LAMPREIA

For the Government of the Argentine Republic:

CAVALLO E SILVA

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX ACTIVITÉS DE COOPÉRATION ENTRE L'ÉTAT DU RIO GRANDE DO SUL ET LE SECRÉTARIAT POUR LA SCIENCE ET LA TECHNOLOGIE DU BUREAU DU PRÉSIDENT DE LA NATION ARGENTINE, COMPLÉMENTAIRE À L'ACCORD DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République argentine,

Reconnaissant le rôle croissant que jouent la science et la technologie dans le développement social et économique de leurs peuples;

Considérant la coopération comme un moyen de promouvoir la création, le développement, l'adaptation et l'échange de technologies, ainsi que l'amélioration du développement et de l'utilisation des ressources humaines, scientifiques et technologiques;

Notant qu'il est vital pour les deux pays d'unir leurs forces afin d'obtenir, de diffuser, d'évaluer et de promouvoir une meilleure utilisation des connaissances scientifiques et technologiques de manière constante et systématique;

Ayant l'intention d'encourager le débat sur le thème de la science et de la technologie en tant qu'aspect important du processus d'intégration régionale;

Reconnaissant la contribution que l'État du Rio Grande do Sul et le Secrétariat pour la science et la technologie du Bureau du Président de la nation argentine peuvent apporter au succès d'une telle intégration; et

Inspirés par la volonté de développer la coopération scientifique et technologique en application de l'article II de l'Accord de coopération scientifique et technologique, signé à Buenos Aires le 17 mai 1980;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I

Le Gouvernement du Brésil confie à l'État du Rio Grande do Sul, par l'intermédiaire du Secrétariat pour la science et la technologie dudit État, la coordination du présent Accord au nom du Brésil, et le Gouvernement de l'Argentine confie au Secrétariat pour la science et la technologie du Bureau du Président de la République argentine la coordination du présent Accord au nom de l'Argentine.

Article II

Les coordonnateurs des deux pays désignent les organismes responsables de la promotion des activités de coopération et élaborent des programmes précis qui sont soumis pour examen par leurs autorités nationales compétentes.

Article III

La coopération se définit comme suit :

a) L'échange de scientifiques, de chercheurs, d'enseignants et de techniciens aux fins de la recherche, de la formation des chercheurs, de consultations et d'échange d'expérience;

b) La mise en place de projets scientifiques et technologiques conjoints auxquels participent des universités, des institutions de recherche et les secteurs public et privé en vue de résoudre des problèmes communs;

c) L'échange d'informations scientifiques et technologiques;

d) L'organisation et la tenue de cours, conférences, séminaires, symposiums et colloques sur des sujets d'intérêt commun; et

e) L'échange de l'équipement et des fournitures scientifiques nécessaires à la mise en oeuvre de programmes et de projets conjoints.

Article IV

1. Les mécanismes de financement des activités de coopération découlant du présent Accord complémentaire sont établis dans le cadre de chaque projet du fait qu'un financement peut, dans certains cas, inclure des ressources provenant d'autres sources que celles indiquées par les coordonnateurs à ce sujet.

2. Lorsque des activités portant sur la coopération entre les coordonnateurs du présent Accord complémentaire font appel à des ressources provenant d'organismes du Gouvernement de la République fédérative du Brésil et du Gouvernement de la République argentine, lesdites activités sont présentées aux deux gouvernements pour approbation, que ce soit dans le cadre de réunions de la Commission mixte ou par la voie diplomatique. La même procédure s'applique lorsque ces activités nécessitent l'échange d'équipement et de fournitures.

Article V

Les questions soulevées en relation avec les brevets, les droits d'auteur et autres titres semblables sont réglées dans le cadre de chaque programme ou projet conformément aux instruments juridiques internationaux auxquels les deux pays sont parties et leurs législations nationales respectives en la matière.

Article VI

À la fin de chaque année, les Parties présentent aux gouvernements des deux pays un rapport sur les activités mises en oeuvre.

Article VII

Le présent Accord complémentaire reste en vigueur pendant deux ans et est reconduit automatiquement pour des périodes subséquentes d'un an, à moins qu'une Partie ne notifie à l'autre Partie son intention de le dénoncer moyennant un préavis écrit de 90 jours.

Article VIII

La dénonciation du présent Accord complémentaire n'affecte pas la validité, la durée ou la mise en oeuvre des projets en cours à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article IX

Le présent Accord complémentaire entre en vigueur 30 jours après la date de sa signature.

Signé à Buenos Aires le 9 avril 1996, en deux exemplaires originaux, en langues portugaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :

LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pour le Gouvernement de la République argentine :

CAVALLO E SILVA

No. 40012

Netherlands
and
Guinea

Agreement on air transport between the Kingdom of the Netherlands and the Repnhlic of Guinea (with annex). Conakry, 10 January 1991

Entry into force: *provisionally on 10 January 1991 by signature and definitively on 15 June 1992, in accordance with article 17*

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Guinée

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Guinée relatif au transport aérien (avec annexe). Conakry, 10 janvier 1991

Entrée en vigueur : *provisoirement le 10 janvier 1991 par signature et définitivement le 15 juin 1992, conformément à l'article 17*

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Préambule

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Guinée dénommés ci-après les Parties Contractantes:

- Désireux de favoriser le développement des transports aériens réguliers entre et au-delà de leurs territoires et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

- Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

- Désireux d'assurer le mieux possible la sûreté des aéronefs civils, leurs passagers et leurs équipages;

- Désireux de réactualiser l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République de Guinée et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas fait à Conakry, le 9 mars 1960.

Sont convenus de ce qui suit:

Article I. Définitions

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf dispositions contraires:

a) Le terme «La Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse toute annexe et toute modification adoptées conformément aux articles 90 et 94 de cette Convention, et approuvées par les Parties Contractantes.

b) L'expression «Autorités Aéronautiques» signifie en ce qui concerne la République de Guinée, le Ministère chargé de l'Aviation Civile et en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministère ou des fonctions analogues.

c) Le mot «Tcrritoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

d) L'expression «services agréés» signifie les services aériens internationaux concernant le transport de passagers, bagages et/ou marchandises et/ou courrier réguliers sur les routes spécifiées au tableau de routes.

e) L'expression «entreprise désignée» s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour l'exploitation des services agréés.

f) Les expressions «services aériens», «service aérien international», et «escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.

g) L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés à l'entreprise de transport aérien pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

h) Les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» s'entendent au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2. Exercise des droits accordés

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l 'autre Partie Contractante les droits suivants:

a) de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir;

b) d'effectuer des escales non commerciales dans ledit territoire ; et

c) d'effectuer des escales dans ledit territoire en services agréés afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties Contractantes, le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. Désignation des instruments

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités conformément aux dispositions de la Convention.

Article 4. Retrait ou suspension d'autorisation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisation d'exploitation prévues au paragraphe 1 de l'article 2 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de susprendre l'exercise, par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord lorsque:

a) elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou que

b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que

c) cette entreprise n'observe pas les conditions prescrites par le présent Accord.

3. A moins que le retrait ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dits lois et règlements, un tel droit ne pourra être excercé qu'après consultation prévue à l'article 8 avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 9.

Article 5. Exemptions douanières

1. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie Contractante assurant un service international ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services aériens:

a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à ravitaillement des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire.

En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

Article 6. Respect des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant un service international, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront également et sans distinction de nationalité aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de ehaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante, et qui restent au terrain de l'aéroport réservé à cette fm, ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception des mesures de sûreté contre les actes de violence et de piraterie. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 7. Validité des certificats de navigabilité

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des services agréés pourvu que ces certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante, au cas où ces brevets et licences ne seraient pas conformes aux normes établis en vertu de la Convention.

Article 8. Modifications et amendements

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord, décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1 du présent article, sera convenue par écrit entre les Autorités Aéronautiques et prendra effet immédiatement.

Article 9. Règlement de différends

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 8, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur la demande d'une des Parties Contractantes à un Tribunal arbitral.

2. Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de soixante jours à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du différend, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'abord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix.

Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant, dans tous les cas, considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

6. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise désignée pour le transport aérien à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, convenus entre les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des

autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus pour le transport entre les territoires des deux Parties Contractantes seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni Tune ni l'autre des Autorités Aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière au paragraphe 3, les Autorités Aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif, mais au maximum pour une période de douze mois.

Article 11. Transfert des excédents de recettes

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à vendre des services de transports aériens sur le territoire des deux Parties Contractantes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent.

2. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à transférer à leur territoire les excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de vente. Ces montants nets transférables comprennent les revenus des ventes effectuées directement ou par l'intermédiaire d'un agent, des services de transports aériens et des services supplémentaires ou auxiliaires.

3. De tels transferts seront effectués conformément à la réglementation en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante et aux taux de change officiels applicables.

Article 12. Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation de l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante, comportant notamment les types d'aéronefs, la nature des transports, les fréquences des services et les horaires de vols, devront être soumis pour approbation aux Autorités de l'autre Partie Contractante au moins 30 jours avant le début de l'exploitation. Toute modification éventuelle, y compris les programmes de vols spéciaux, devra être aussi signalée dans un délai raisonnable auxdites autorités.

Article 13. Traitement équitable

1. Les redevances imposées dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante ne se-

ront pas différentes de celles qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transports aériens au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application ni de la réglementation douanière, d'immigration et de quarantaine et de toutes autres réglementations analogues, ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article 14. Sûreté de l'aviation civile

1. Les Parties Contractantes s'accorderont, sur demande, toute aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et/ou équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que tout autre menace à la sûreté de l'aviation civile.

2. Les Parties Contractantes réaffirment leurs obligations découlant de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des acronefs, signée à Tokyo le 14septembre 1963,1a Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation dans la mesure où les Conventions et Accords susmentionné lient les Parties Contractantes.

3. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et/ou équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'aideront mutuellement en facilitant les communications et l'application des autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et sans danger, à l'incident ou au risque d'incident.

Article 15. Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification doit être faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Le présent Accord cessera d'avoir effet douze mois au moins à partir du jour où l'autre Partie Contractante en aura reçu la notification, sauf au cas où cette notification aura été révoquée de commun accord avant l'échéance du délai susdit.

Au cas ou l'autre Partie Contractante omettrait d'en accuser réception, la notification sera considérée parvenue à son adresse quatorze jours après la réception de cette notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 16. Enregistrement

Le présent Accord et son Annexe ainsi que les modifications y relatives seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur à partir d'une date à fixer par un échange de notes constatant que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes auront été accomplies.

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, l'Accord ne s'appliquera qu'au territoire en Europe.

En foi de quoi les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Conakry, le 10 janvier 1991, en deux exemplaires en langue française.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

E. H. VAN AS

Pour le Gouvernement de la République de Guinée :

EL HADJ MAMADY CAMARA

ANNEXE

I Routes Guinéennes

Conakry - deux points à choisir entre Bissau, Banjul, Dakara, Las Palmas, Lisbonne - Amsterdam - Berlin - Bucharest, dans les deux directions.

II. Routes des Pays-Bas

Amsterdam - deux points à choisir entre Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau - Conakry - Monrovia et/ou Freetown dans les deux directions.

III. 1. Une entreprise désignée pourra omettre l'un quelconque des points spécifiés au tableau de routes, à l'exception des points sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Une entreprise désignée pourra desservir les escales sur les services agréés dans un ordre quelconque.

3. Une entreprise désignée pourra faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau de routes ; toutefois aucun droit de trafic ne sera exercé entre ce ou des points et le territoire de l'autre Partie Contractante sans autorisation spécifique de cette Partie.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF GUINEA

Preamble

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Guinea, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to promote the development of scheduled air transport between and beyond their territories and to pursue international cooperation in this field to the fullest extent possible,

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to ensure, as far as possible, the safety of civil aircraft, their passengers and their crews,

Desiring to update the Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Guinea and the Government of the Kingdom of the Netherlands done at Conakry on 9 March 1960,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of the implementation of this Agreement and its annex, unless otherwise stated:

(a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any annex and any amendment thereto adopted under articles 90 and 94 of the Convention and approved by the Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Guinea, the Ministry responsible for Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister responsible for Civil Aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions currently exercised by the said Ministry or similar functions;

(c) The term "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

(d) The term "agreed services" means scheduled international air services involving the carriage of passengers, baggage and/or cargo and/or mail on the routes specified in the route schedule;

(e) The term "designated company" means any airline designated by either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement for the purpose of operating the agreed services;

(f) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;

(g) The term "tariff" means the amount charged by the airline for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions in which that charge is applicable, with the exception of salaries and the conditions pertaining to the carriage of mail;

(h) The terms "on-board equipment", "stores" and "spare parts" have the meanings set out in the definitions contained in annex 9 to the Convention.

Article 2. Exercise of rights granted

1. Each Contracting Party shall grant the following rights to the designated company of the other Contracting Party:

(a) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(b) To make stops for non-traffic purposes in that territory; and

(c) To make stops in that territory on agreed services for the purpose of taking on or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for reward or hire and bound for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of instruments

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of this Agreement, grant without delay to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is able to fulfil the conditions prescribed in respect of the operation of international air services by the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities under the provisions of the Convention.

Article 4. Revocation or suspension of authorization

1. Each Contracting Party shall have the right not to grant the operating authorization provided for in article 2, paragraph 1, where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that company are vested in the Contracting Party designating the company or in its nationals.

2. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the rights set out in article 2 of this Agreement where:

(a) It is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

(b) That airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights, or

(c) That airline fails to respect the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless the revocation or suspension is necessary to prevent further infringements of the aforementioned laws and regulations, such rights shall be exercised only after the consultations with the other Contracting Party provided for in article 8. Should those consultations fail, arbitration shall be employed in accordance with article 9.

Article 5. Exemption from customs duties

1. Aircraft of the designated airline of one Contracting Party engaged in international service, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, on-board stores (including food, beverages and tobacco), shall, on arrival in the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties or taxes, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from such duties or taxes, except for charges or taxes in respect of air services:

(a) Stores of any provenance from the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of that Contracting Party, taken on board aircraft of the other Contracting Party engaged in international service;

(b) Spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft of the designated airline of the other Contracting Party engaged in international service;

(c) Fuel and lubricants intended for refuelling aircraft of the designated airline of the other Contracting Party engaged in international service, even when these supplies are to be used on the part of the route travelled above the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

3. Regular on-board equipment, as well as materials and supplies on board aircraft of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party.

In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or have been declared to the customs authorities.

Article 6. Observance of laws and regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the entry into and exit from its territory of aircraft engaged in international service or to the operation and naviga-

tion of such aircraft while within its territory shall be applied, without distinction on the basis of nationality, to the aircraft of the designated company of the other Contracting Party.

2. Passengers, crew and cargo dispatchers shall be required to comply, either personally or through the intermediary of a third party acting on their behalf and on their account, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay and exit of passengers, crew, cargo and mail, such as those applicable to entry, clearance, immigration, customs and measures arising from health regulations.

3. Passengers in transit across the territory of one Contracting Party who remain in the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than an extremely simplified control, with the exception of security measures against acts of violence and hijacking. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 7. Validity of certificates of airworthiness

1. Unexpired certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences have been issued or rendered valid in accordance with the standards established under the Convention.

2. However, each Contracting Party reserves the right not to recognize as valid, in respect of flights over its own territory, certificates of competence and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party, in cases where such certificates and licences do not comply with the standards established under the Convention.

Article 8. Modifications and amendments

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations between the competent authorities of the two Contracting Parties for the purpose of interpreting, implementing or modifying the Agreement.

2. Such consultations shall begin no later than (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any agreed amendments to this Agreement shall enter into force after their confirmation by means of an exchange of notes through the diplomatic channel.

4. Any modification of the annex to this Agreement decided during the consultations provided for in paragraph 1 of this article shall be agreed upon in writing by the aeronautical authorities and shall enter into force immediately.

Article 9. Settlement of disputes

1. If a dispute between the aeronautical authorities or the Governments of the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with article 8 either by the aeronautical authorities or by the Governments of

the Contracting Parties, it shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. The tribunal shall be composed of three members. Each Government shall appoint one arbitrator; these two arbitrators shall agree jointly on the appointment of a national of a third State to serve as President.

If the two arbitrators have not been appointed within a period of sixty days from the date on which one of the two Governments suggested settling the dispute through arbitration, or if during the course of the following month the arbitrators fail to reach an agreement on the appointment of a President, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

3. If the arbitral tribunal is unable to reach an amicable decision, it shall take a decision by a majority of votes.

Provided that the Contracting Parties do not decide otherwise, it shall establish its own rules of procedure and determine its headquarters.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any interim measures prescribed during the proceedings and with the decision of the arbitral tribunal which, in all cases, shall be regarded as final.

5. If either Contracting Party fails to abide by the decisions of the arbitrators, the other Contracting Party may, for the duration of the non-compliance, restrict, suspend or revoke the rights or privileges granted by virtue of this Agreement to the defaulting Contracting Party.

6. Each Contracting Party shall pay the expenses of its arbitrator and half the expenses of the appointed President.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs to be applied by a designated company for carriage by air to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, wherever possible, be agreed by the designated companies of the two Contracting Parties after consultation with other companies operating all or part of the route; the companies must, as far as possible, reach such agreement on the basis of the procedure of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs.

3. Tariffs so agreed for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. Such approval may be given expressly. If neither aeronautical authority has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this article, the said tariffs shall be considered approved. Where the period for submission is reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree on a period of less than thirty (30) days for the notification of any disapproval.

5. Any tariff established in accordance with this article shall remain in force pending the establishment of a new tariff, which shall take no longer than twelve months.

Article 11. Transfer of excess receipts

1. The designated companies of the Contracting Parties shall be permitted to sell air transport services in the territory of both Contracting Parties, either directly or through an agent.

2. The designated companies of the Contracting Parties shall be permitted to transfer to their territories the excess of receipts over expenditure earned in the territory of sale. These transferable net amounts shall include revenue from sales, made directly or through an agent, of air transport services and supplementary or ancillary services.

3. Such transfers shall be made in accordance with the regulations in force in the territory of each Contracting Party and at the applicable official exchange rate.

Article 12. Operating schedules

The operating schedules of the designated company of each Contracting Party, including, in particular, the types of aircraft, the nature of transport undertaken, the frequency of services and the flight timetables, must be submitted to the authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days before operations begin. Any changes, including schedules for special flights, must also be communicated to those authorities in good time.

Article 13. Equitable treatment

1. Charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other air navigation facilities by aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be different from those imposed on aircraft of a national airline operating similar international services.

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

Article 14. Safety of civil aviation

1. The Contracting Parties shall, upon request, provide all necessary assistance to each other in order to prevent the unlawful seizure of civil aircraft and any other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and/or crew, airports and air navigation facilities and all other threats to the safety of civil aviation.

2. The Contracting Parties reaffirm their obligations under the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The

Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and all other multilateral agreements governing aviation safety insofar as the above-mentioned Conventions and agreements are binding on the Contracting Parties.

3. In the event of the unlawful seizure or the threat of unlawful seizure of civil aircraft or of other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and/or crew, airports and air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and implementing other appropriate measures designed to bring the incident or threat thereof to a rapid and safe end.

Article 15. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its wish to terminate this Agreement. Such notice must be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

This Agreement shall cease to have effect at least twelve months after the date on which the other Contracting Party received the notice, unless that notice is withdrawn by mutual consent before the expiry of the aforementioned period.

If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. Registration

This Agreement and its annex, and any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. Entry into force

This Agreement shall be implemented on a provisional basis from the moment of its signature; it shall enter into force on a date to be determined by an exchange of notes stating that the formalities required under the national legislation of each Contracting Party have been complied with.

In respect of the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applied only to territory in Europe.

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

Done at Conakry, on 10 January 1991, in duplicate in the French language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands :
E. H. VAN AS

For the Government of the Republic of Guinea :
EL HADJ MAMADY CAMARA

ANNEX

I. Guinean routes

Conakry - two points to be chosen from Bissau, Banjul, Dakara, Las Palmas, Lisbon - Amsterdam - Berlin - Bucharest in both directions.

II. Netherlands routes

Amsterdam - two points to be chosen from Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau - Conakry - Monrovia and/or Freetown in both directions.

III.

1. A designated airline may omit any of the points specified in the route schedule, except for points in the territory of the other Contracting Party.

2. A designated airline may serve the points on the agreed services in any order.

3. A designated airline may stop at one or more points other than those specified in the route schedule; however, no traffic rights shall be exercised between that point or points and the territory of the other Contracting Party without the specific authorization of that Party.

No. 40013

Netherlands
and
Cuba

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Cuba relating to air services between and beyond tbe Netherlands Antilles and Cnba (with anuex). Havana, 7 October 1991

Entry into force: *provisionally on 7 October 1991 by signature and definitively on 20 February 1995 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Cuba

Accord entre le Gonvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Cuba relatif aux services aériens entre les territoires respectifs des Antilles néerlandaises et de Cuba et au-delà (avec annexe). La Havane, 7 octobre 1991

Entrée en vigueur : *provisoirement le 7 octobre 1991 par signature et définitivement le 20 février 1995 par notification, conformément à l'article 23*

Textes anthentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Cuba inzake luchtdiensten tussen en via de Nederlandse Antillen en Cuba

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Cuba, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;

wat de Republiek Cuba betreft, de Voorzitter van het Instituut voor de Burgerluchtvaart;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister of Voorzitter wordt uitgeoefend, te vervullen;

b. onder „het Verdrag" wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. onder „tarief" wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers en hun bagage en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

e. onder „grondgebied" wordt verstaan: voor elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen, de gebieden aan land en de territoriale wateren die daaraan grenzen die vallen onder de soevereiniteit van die Overeenkomstsluitende Partij;

f. de begrippen „luchtdienst", „internationale luchtdienst", „luchtvaartmaatschappij" en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

g. onder „overeengekomen dienst" en „omschreven route" wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

h. onder „boordproviand" wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inhegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

i. onder „Overeenkomst" wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

Artikel 2

Verleende rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a. om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;

c. om op haar grondgebied op de voor die route in de Bijlage omschreven punten te landen voor het afzetten en opnemen van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de omschreven routes en de eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatscbappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 7 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel hedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of niet te verlenen of de uitoefening van de

in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

a. ingeval die luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven, of

b. indien die luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, of

c. ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen, of

d. ingeval die luchtvaartmaatschappij niet is erkend door de luchtvaartautoriteiten van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij krachtens de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten worden toegepast in overeenstemming met het Verdrag.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd, alsmede motorbrandstof, smeermiddelen, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand aan boord van die luchtvaartuigen, zijn, bij binnenkomst op, vertrek van of tijdens vluchten over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, vrijgesteld van nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen ter zake van de invoer, uitvoer of doorvoer van goederen. Dit geldt eveneens voor goederen zoals hierboven bedoeld die aan boord van het luchtvaartuig worden verbruikt gedurende de vlucht over het grondgebied van de laatstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Deze vrijstelling geldt niet voor heffingen ter zake van luchthaven- en luchtvaartdiensten.

2. Motorbrandstof, smeermiddelen, proviand, reserve-onderdelen en normale uitrustingsstukken die tijdelijk worden ingevoerd op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en daar onmiddellijk of na opslag worden aangebracht in of op andere wijze aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of op andere wijze weer worden uitgevoerd uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij, worden vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

3. Motorbrandstof en smeermiddelen die aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen en worden gebruikt in de internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen genoemd in het eerste lid van dit artikel, alsook van alle andere speciale verbruiksbelastingen, mits de officiële douanevoorschriften worden nageleefd.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen onder toezicht of beheer van de douane behouden.

5. Voor zover er geen rechten of andere heffingen worden geheven op de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen, zijn zulke goederen niet onderworpen aan anderszins toepasselijke economische verboden of beperkingen op invoer, uitvoer en doorvoer, tenzij zulk een verbod of beperking ten aanzien van de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van de nationale luchtvaartmaatschappijen.

6. De bepalingen van dit artikel mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

Artikel 6

Capaciteit en eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. De Overeengekomen diensten die zullen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeen-

komstsluitende Partijen, hebben als voornaamste doelstelling dienstverlening ten behoeve van het verkeer op de route tussen de Nederlandse Antillen en Cuba.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen elkaar raadplegen ten einde de voorwaarden vast te stellen waaronder de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de overeengekomen diensten kunnen exploiteren, en zij kunnen deze voorwaarden omschrijven in de Bijlage bij deze Overeenkomst.
Hierbij neemt elke Overeenkomstsluitende Partij de belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 7

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij te berekenen tarieven voor het vervoer naar of vanaf het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de luchtdienst (zoals de snelheid van het luchtvaartuig en de soort faciliteiten) en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. De in overeenstemming met de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel overeengekomen tarieven worden ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomssluitende Partijen. Deze termijn kan worden verkort indien de luchtvaartautoriteiten zulks overeenkomen.

4. De tarieven dienen uitdrukkelijk te worden goedgekeurd of afgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven berekenen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 8

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Overeenkomstig de voorschriften van Bijlage 9 bij het Verdrag zijn beide Overeenkomstsluitende Partijen bereid voor onbepaalde tijd afstand te doen van het vereiste van visa voor de vliegtuigbemanningen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die naar de onderscheiden grondgebieden vliegen.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt vijfenveertig (45) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek. Langdurige wijzigingen in de dienstregeling worden eveneens ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 11

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te

weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 12

Dubbele belasting

1. Inkomsten en opbrengsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerend goed dat verband houdt met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn eveneens van toepassing op inkomsten en opbrengsten uit deelneming in een „pool", een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

Artikel 13

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht het batig saldo van inkomsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overdracht zijn inbegrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten en aanvullende of ondersteunende diensten, en van de handelsrente van de bank die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na aanvraag toestemming voor bedoelde overmaking in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers voor de conversie van de plaatselijke munteenheid, zoals die geldt op de datum van verkoop. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te doen verrichten zodra deze toestemming is verkregen.

Artikel 14

Samenwerking inzake de veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van internationale overeenkomsten betreffende de veiligheid van de luchtvaart, voor zover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze overeenkomsten.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. Onder een Geautomatiseerd Boekingssysteem (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoersdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van zodanige informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en op non-discriminatoire wijze toegang tot en gebruik van geautomatiseerde boekingssystemen hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de nationale wetgeving van toepassing zal zijn.

Indien er geen nationale wetgeving bestaat, is de GBS-Gedragscode van de ICAO van toepassing. Hangende de aanneming van deze GBS-Gedragscode door de Vergadering van de ICAO zullen de geldende ICAO-richtlijnen inzake geautomatiseerde boekingssystemen van toepassing zijn.

3. Een Overeenkomstsluitende Partij garandeert de GBSen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij eisen opleggen, of toelaten dat deze worden opgelegd, die strenger zijn dan die welke worden opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld met betrekking tot:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van een GBS; en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, de keuze en het gebruik van technische apparatuur en programmatuur, of de installatie van apparatuur.

Artikel 16

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en zij plegen indien nodig overleg om in wijziging van de Overeenkomst te voorzien.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat mondeling of schriftelijk kan geschieden, en dat binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake aanvangt, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen besluiten tot verlenging of verkorting van deze termijn.

Artikel 17

Regeling van geschillen

1. Indien een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen het geschil te regelen, wordt het langs diplomatieke weg voor onderlinge onderhandelingen voorgelegd aan de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling zoals bedoeld in het eerste lid, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen gezamenlijk de derde aanwijzen, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing wordt verzocht, en de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen aangewezen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn is aangewezen, kan de Voorzitter van de Raad van de internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 18

Wijziging

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een of meerdere bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij om overleg verzoeken in overeenstemming met artikel 16 van deze Overeenkomst; een zodanige wijziging, indien overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt van kracht twee maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de wettelijke vereisten is voldaan.

2. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 19

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 20

Werkingssfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op de Nederlandse Antillen.

Artikel 21

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindi-

gen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening, en treedt definitief in werking twee (2) maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan de wettelijke vereisten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Havanna op 7 oktober 1993 in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

H. PHILIPSE

Voor de Regering van Cuba,

ROGELIO ACEVEDO GONZALEZ

Bijlage

ROUTETABEL

1. Punten die kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen;
Punten in de Nederlandse Antillen - tussenliggende punten - punten in Cuba - verdergelegen punten.

2. Punten die kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Cuba;
Punten in Cuba - tussenliggende punten - punten in de Nederlandse Antillen - verdergelegen punten.

3. Over punten die niet worden genoemd in bovenstaande routetabel alsook over de verlening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten zal door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming worden bereikt.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht drie vluchten per week te exploiteren op de omschreven routes, met een maximum aantal zitplaatsen van 600.

5. De door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij kan commerciële overeenkomsten aangaan met de KLM (bijv. „blocked space": voor de andere luchtvaartmaatschappij gereserveerde capaciteit, en/of „code sharing": afspraak tussen maatschappijen om op een bepaalde route ieder een deel te vliegen onder hetzelfde vluchtnummer).
De door de Republiek Cuba aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft de mogelijkheid dezelfde rechten uit te oefenen als een in een later stadium te bepalen luchtvaartmaatschappij.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op een of alle vluchten punten die in de routetabel zijn opgenomen, overslaan, en deze in iedere volgorde aandoen, mits de dienst aanvangt op punten binnen hun onderscheiden grondgebieden.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA RELATING TO AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE NETHERLANDS ANTILLES AND CUBA

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cuba being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles;

for the Republic of Cuba the President of the Institute for Civil Aeronautics;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said President or Minister;

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

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement);

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

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

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

e) the term "territory" in relation to either Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the said Contracting Parties;

f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 9 of the Convention;

g) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

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

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

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) to fly without landing across its territory;

b) to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) to make stops in its territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking off international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Designation and authorization

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

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

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement.

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

Article 4. Revocation and suspension of authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or withhold an operating authorization or to suspend the exercise of any of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or

b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement, or

c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both, or

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

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

Article 5. Duties, Customs and Charges

1. Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party while entering, departing again from or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from national and local customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to the above mentioned goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

This exemption does not apply to charges corresponding to airport and aeronautical services.

2. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article, as well as

from any other special consumption charges, provided that formal customs regulations are complied with.

4. Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraph 1 to 3 of this Article under customs supervision or control.

5. In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Artiele, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable, unless such prohibition or restrictions applies to all airlines, including the national airlines, in respect to the items mentioned in paragraphs I to 3 of this article.

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

Article 6. Fair competition and capacity

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

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties shall have as their main objective the accommodation of traffic on the route between the Netherlands Antilles and Cuba.

3. The Contracting Parties may consult each other in order to determine the modalities under which the designated airlines can operate the agreed services and specify these modalities in the Annex to this Agreement.

In this respect each Contracting Party shall take into consideration the interests of the other Contracting Party.

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

Article 7. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of a Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as speed of aircraft and type of accommodation) and the tariffs of the other airlines that operate the same route, or part of the same route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph 1 and 2 of this Article shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties, at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced subject to the agreement of the aeronautical authorities.

4. Approval or disapproval of tariffs shall be given expressly by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, within thirty(30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3of this Article.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

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

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

Article 8. Commercial activities

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

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

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

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

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

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

5. Both Contracting Parties in conformity with prescriptions of Annex 9 to the Convention, accept to dispense without limit of time visa requirements for the flight crews of the designated airlines flying to the respective territories.

Article 9. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, forty-five (45) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. Any sustained change in the timetable shall also be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

Article 10. Application of laws, regulations and procedures

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

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party up on their entry into, and until and including their1 departure from the territory of the said Contracting Party.

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

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

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

Article 11. Recognition of certificates and licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes,

provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

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

Article 12. Double taxation

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

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

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

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 13. Transfer of funds

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

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

Article 14. Cooperation on security

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

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

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of any International Agreement concerning aviation security,insofar as the Contracting Parties are both Party to these Agreements.

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

Article 15. Computer Reservation Systems

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

2. Contracting Parties agree that:

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

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

c) In the territory of each Contracting Party the national legislation will prevail.

If no national legislation exists, the ICAO CRS-Code of Conduct will be applicable. Pending the adoption of this ICAO- Code of Conduct by the ICAO Assembly, the prevailing ICAO guidelines on CRS, will apply.

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

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

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

Article 16. Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which maybe conducted through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.

Article 17. Settlement of disputes

1. If any dispute arises which relates to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation. If aeronautical authorities fail to reach a settlement, the dispute shall be referred through diplomatic channels, to the Contracting Parties for negotiations between them.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation as referred to in paragraph I, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 18. Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation in accordance with Article 16 of this Agreement; such modification, if agreed between the Contracting Parties shall come into force two months after the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their legal requirements.

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

Article 19. Applicability of multilateral agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

Article 20. Applicability

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

Article 21. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of the receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22. Registration with ICAO

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Entry into force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force definitively two (2) months after the date when the Contracting Parties shall have notified each other through diplomatic channels of the completion of the legal requirements necessary to give effect to this Agreement.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Government, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Havana on October 7th 1993 in the Dutch, Spanish and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. PHILIPSE

For the Government of the Republic of Cuba:

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Points to be served by the designated airline of the Netherlands Antilles.

Points in the Netherlands Antilles - Intermediate points - Points in Cuba - Points beyond.

2. Points to be served by the designated airline of the Republic of Cuba;

Points in Cuba - Intermediate points - Points in the Netherlands Antilles - Points beyond.

3. The points not specified in the above-mentioned route schedule as well as the granting of fifth freedom traffic rights will be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. Each designated airline shall have the right to operate three flights per week on the specified routes with a maximum capacity of 600 seats.

5. The airline designated by the Netherlands Antilles may operate under commercial agreements with KLM (e.g. blocked spaces and/or code sharing).

The airline designated by the Republic of Cuba may have the possibility to exercise equal rights with an airline to be determined at a later stage.

6. The designated airlines may on any or all flights omit points included in the specified routes and may serve them in any order, provided that the service originates in points in their respective territories.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la Republica de Cuba relativo a los servicios aereos entre y mas alla de Cuba y las Antillas Holandesas

El Reino de los Países Bajos y la República de Cuba siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

deseando contribuir al desarrollo de la Aviación Civil Internacional,

deseando concluir un Acuerdo a los fines del establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definición

Para los efectos de este Acuerdo y de su Anexo, a menos que el contexto indique otra cosa:

a. el término «autoridades aeronàuticas» significa:

para el Reino de los Países Bajos el Ministro de Transporte y Comunicaciones de las Antillas Holandesas;

para la República de Cuba el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba;

o en ambos casos cualquier persona o entidad autorizada para desempenar todas las funciones ejercidas en el presente por dicho Presidente o Ministro;

b. el término «la Convención» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los Anexos a la Convención de acuerdo con los Artículos 90 y 94 de la misma, en tanto tales Anexos y enmiendas sean cfectivos para, o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

c. el término «empresa aérea designada» significa una empresa aérea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 de este Convenio;

d. el término «tarifa» significa cualquier suma cargada o a ser cargada por las empresas aéreas directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por la transportación de pasajeros y su equipaje y carga (excluyendo el correo) por vía aérea, incluyendo:

I. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicación de una tarifa, y

II. los cargos y condiciones para cualquier servicio accesorio de tales transportaciones el cual es brindado por o en nombre de las empresas aéreas;

e. el término «territorio» con relación a cualquiera de las Partes Contratantes significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberania de dichas Partes Contratantes;

f. los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «empresa aérea» y escala para fines no comerciales» tienen el significado que respectivamente se les asigna en el Artículo 96 de la Convención;

g. los términos «servicios convenidos» y «ruta especificada' significan los servicios aéreos internacionales en cumplimiento del Artículo 2 de este Acuerdo y la ruta especificada en la Sección correspondiente del Anexo a este Acuerdo respectivamente;

h. el término «provisiones» significa los artículos de consumo inmediato para el uso o la venta a bordo de la aeronave durante su vuelo, incluyendo los abastecimientos de comisaría;

i. el término «Convenio» significa este Convenio, su Anexo redactado para la aplicación del mismo y cualquier enmienda al Convenio o su Anexo.

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, excepto que de otra forma se especifique en el Anexo, los siguientes derechos para efectuar la transportación aérea internacional por una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante:

a. sobrevolar, su territorio in aterrizar;

b. hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c. hacer escalas en su territorio en los puntos especificados para la ruta en el Anexo, con el fin de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación.

2. Nada en el párrafo 1 de este Articulo será considerado como que se otorga el derecho a la empresa aérea de una Parte Contrante a participar en la transportación aérea entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Articulo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, por escrito, dirigido a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte Contratante, a una empresa aérea para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas y de sustituir por otra, la empresa aérea anteriormente designada.

2. Al recibo de dicha notificación, cada parte Contratante otorgará sin demora, sujeto a las disposiciones de este Artículo, la correspondiente autorización de explotación a la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

3. Al recibo de la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este Artículo, la empresa aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a explotar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, a condición de que esta cumpla con las disposiciones de este Convenio y de que esté en vigor para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 de este Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar el otorgamiento de la autorización de explotación citada en el párrafo 2 de este Artículo o a otorgar dicha autorización bajo las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por la empresa aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio, si no está convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que la ha designado o a sus nacionales o a ambos.

Articulo 4

Revocación y Suspensión de Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar o retener una autorización de explotación o a suspender el ejercicio de cualquiera de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o a imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a. en el caso de que la empresa aérea no cumpla con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la Parte Contratante que ha otorgado estos derechos, o

b. en el caso de que la empresa aérea deje de otro modo, de operar en conformidad con las condiciones prescritas conforme a este Acuerdo, o

c. en cualquier otro caso cuando no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que le ha designado o a sus nacionales o a ambos, o

d. en el caso de que dicha empresa aérea no demuestre ante las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante que reúne los requisitos exigidos por las leyes y demás regulaciones jurídicas normal y razonablemente aplicadas por esas Autoridades de conformidad con la Convención.

2. A menos que la inmediata acción sea esencial para prevenir futuras infracciones de las leyes y demás regulaciones jurídicas mencionadas anteriormente, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo solamente podrán ser ejercidos después de consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. A menos que de otra manera se acuerde por las Partes Contratantes, dichas consultas comenzarán en un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 5

Impuestos, Derechos de Aduana y Tasas

1. Las aeronaves utilizadas por una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes mientras entren, salgan o sobrevuelen el territorio de la otra Parte Contratante, así como el combustible, los lubricantes, las piezas de repuesto, el equipo ordinario y las provisiones de aeronaves a bordo de las mismas, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales, impuestos en ocasión de la importación, exportación o tránsito de mercancías. Lo anterior también será aplicable a las mercancías arriba mencionadas a bordo de las aeronaves que sean consumidas durante el vuelo sobre el territorio de la última Parte Contratante.

Esta exención no se aplicará a los cargos correspondientes de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

2. El combustible, los lubricantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo ordinario que sean importados temporalmente dentro del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para ser instalados inmediatamente o después de su almacenaje o de otra manera tomados a bordo de la aeronave de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, o bien que sean reexportados del territorio de la primera Parte Contratante, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales mencionadas en el párrafo 1 de esta Artículo.

3. El combustible y los lubricantes puestos a bordo de las aeronaves de una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes y usados en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, asi como de cualesquiera otros cargos especiales por consumo, siempre que se cumplan las formalidades aduanales establecidas.

4. Cada Parte Contratante podrá poner bajo supervisión o control aduanal los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Articulo.

5. Los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo, en tanto se hallen libres de la imposición de derechos u otros cargos no estarán sujetos a ninguna prohibición o restricción económica a la importación, exportación y tránsito que hubiera sido aplicable de otro modo a menos que tal prohibición o restricción se aplique a todas las empresas aéreas incluyendo las empresas aéreas nacionales, con respecto a los articulos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

6. Las disposiciones de este Artículo no podrán ser interpretadas en el sentido de que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de reintegrar los derechos de aduana que ya han sido impuestos a los productos anteriormente mencionados.

Artículo 6

Competencia justa y Capacidad

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para participar en la transportación aérea internacional amparada por este Convenio.

2. Los servicios convenidos a ser explotados por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán como su primordial objetivo la acomodación de tráfico en la ruta entre las Antillas Holandesas y Cuba.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse entre sí a fin de determinar las modalidades bajo las cuales las empresas aéreas designadas puedan explotar los servicios convenidos y especificar estas modalidades en el Anexo a este Convenio.
A este respecto cada Parte Contratante tomará en consideración los intereses de la otra Parte Contratante.

4. Cada Parte Contratante tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas o injustas que afecten de forma

adversa la posición competitiva de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

Artículo 7

Tarifas

1. Las tarifas que la empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes aplique al transporte designado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable, las características del servicio aéreo (tales como velocidad del avión y tipo de acomodación) y las tarifas de las otras empresas aéreas que explotan la misma ruta o parte de ella.

2. Las tarifas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo serán convenidas, siempre que sea posible, por las empresas aéreas designadas a través de los procedimientos para la determinación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Cuando esto no es posible las tarifas serán convenidas entre las empresas aéreas designadas. En cualquier caso las tarifas estarán sujetas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Las tarifas convenidas de conformidad con las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo serán sometidas a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su implementación. Este plazo podrá ser reducido conforme al acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas.

4. La aprobación o desaprobación de las tarifas será dada expresamente por las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha de presentación, de acuerdo con el párrafo 3 de este Artículo.

5. Si una tarifa no puede convenirse de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo o si, durante el periodo pertinente según el párrafo 4 de este Artículo, una Autoridad Aeronáutica notifica a la otra su desaprobación de cualquier tarifa convenida acorde con las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en determinar la tarifa mediante entendimiento mutuo.

6. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a acuerdo sobre una tarifa sometida a ellas de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo o sobre la determinación de una tarifa conforme al párrafo 5 de este Artículo, la controversia será solucionada de conformidad con las disposiciones del Artículo 17 de este Convenio.

7. Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo continuarán en vigor hasta que se establezcan nuevas tarifas.

8. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes no podrán aplicar tarifas diferentes a aquellas que han sido aprobadas de conformidad con las disposiciones de este Artículo.

Artículo 8

Actividades Comerciales

1. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de boletos para la transportación aérea, así como otras facilidades requeridas para proporcionar la misma;

b) ocuparse directamente, y a discreción de la empresa en cuestión a través de sus agentes de la venta de transportación aérea en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. La empresa aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a su personal directivo, comercial, operacional y técnico según lo que requiera en función de brindar la transportación aérea.

3. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de la empresa aérea designada, ser satisfechos con su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Las actividades mencionadas serán llevadas a cabo de conformidad con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la otra Parte Contratante.

5. Ambas Partes Contratantes de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9 a la Convención, aceptarán eximir del requisito de visado, sin límite de tiempo, a las tripulaciones de las empresas aéreas designadas que realicen vuelos a sus respectivos territorios.

Artículo 9

Horario

1. La empresa aérea designada por cada Parte Contratante presentará a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para

su aprobación, con cuarenta y cinco (45) días de antelación, el horario de los servicios propuestos, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, configuración y número de asientos disponibles para el público. Cualquier cambio sostenido en el horario será también sometido a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

2. Las solicitudes de permisos para la explotación de vuelos adicionales podrán ser sometidas por la empresa aérea designada para su aprobación, directamente a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Artículo 10

Aplicación de Leyes, Regulaciones y Procedimientos

1. Las leyes, regulaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativas a la entrada en o a la salida desde su territorio de las aeronaves ocupadas en servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de tales aeronaves, serán cumplidas por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a la entrada en, y hasta e incluyendo la salida de dicho territorio.

2. Directamente o en nombre de las tripulaciones, pasajeros, carga o correo transportados por la aeronave de la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se deberán cumplir las leyes, *regulaciones y procedimientos de la otra Parte Contratante con* relación a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, despacho, aduana y cuarentena, a la entrada y hasta la salida del territorio de dicha Parte Contratante inclusive.

3. Los pasajeros, los equipajes y la carga en tránsito directo sobre el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, sólo serán sometidos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

4. Los derechos y cargos aplicados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes a las operaciones de la empresa aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el uso de los aeropuertos y otras facilidades de aviación en el territorio de la primera Parte, no serán superiores a los aplicados a las operaciones de cualquier empresa aérea ocupada en operaciones similares.

5. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra empresa aérea sobre la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus regulaciones de aduana, inmigra-

ción, cuarentena y similares; o en el uso de aeropuertos, aerovías y servicio de tráfico aéreo y facilidades asociadas bajo su control.

Artículo 11

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes Contratantes serán, durante el período que estén en vigor, reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que tales certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados en conformidad con las normas establecidas por la Convención.

Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, para los vuelos sobre su propio territorio el derecho de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y las licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 12

Doble Imposición

1. Los ingresos y ganancias provenientes de la explotación de las aeronaves en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

2. Las ganancias provenientes del traspaso de dominio de aeronaves explotadas en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

3. El capital representado por las aeronaves explotadas en tráfico internacional y por la propiedad de bienes muebles pertenecientes a la explotación de tal aeronave estará sujeto a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

4. Lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo se aplicara también a los ingresos y a las ganancias provenientes de la participación en un pool, en un negocio conjunto o en una agencia de operación internacional.

Artículo 13

Transferencia de Fondos

1. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes serán libres de transferir a sus respectivas territorios el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos en el territorio de la otra Parte Contratante. En tal transferencia neta estarán incluidos los ingresos por ventas realizadas directamente o a través de agentes de los servicios de transportación aérea y de los servicios auxiliares o suplementarios y el interés comercial bancario obtenido sobre tales ingresos mientras estén en depósito esperanda ser transferidos.

2. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes recibirán dentro de un plazo máxima de treinta (30) días a partir de su solicitud la aprobación para dicha transferencia en moneda libremente convertible, a la tasa de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán libres para efectuar dicha transferencia al recibo de la aprobación.

Artículo 14

Cooperación en materia de Seguridad

1. Las Partes Contratantes convienen en proporcionarse recíprocamente la ayuda necesaria con vista a prevenir el secuestra ilegal de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

2. Cada Parte Contratante acuerda observar las disposiciones de seguridad no discriminatorias y generalmente aplicables, requeridas par la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, y tomar las medidas adecuadas para inspeccionar a los pasajeros y sus equipajes de mano. Cada Parte Contratante, además, considerará con benevolencia cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para la aplicación de medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros frente a una amenaza en particular.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aplicables establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Si una Parte Contratante se apartara de tales disposiciones, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas con esa Parte Contratante. A menos que de otra forma se acuerde por las Partes Contratantes, tales consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de

recibo de dicha solicitud. La falta de un acuerdo satisfactorio podrá constituir la base para la aplicación del Articulo 17 de este Convenio.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de cualquier Acuerdo Internacional referido a la seguridad de la aviación, en tanto las Partes Contratantes sean ambas Partes de estos Acuerdos.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilegal de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación, las Partes Contratantes se asistirán recíprocamente facilitando las comunicaciones destinadas a terminar con rapidez y seguridad tales incidentes o amenazas.

Articulo 15

Sistemas de Reservación por Computadora

1. El Sistema de Reservación por Computadora (SRC) significa un sistema computarizado que contiene información sobre programación de las empresas aéreas, disponibilidad de asientos, tarifas, y servicios relacionados a través del cual se pueden efectuar las reservaciones y/o expedir los boletos y que posibilita alguna o todas estas facilidades a los agentes de viaje.

2. Las Partes Contratantes acuerdan que:

a) el interés de los usuarios de la transportación aérea será protegido del uso indebido de dicha información incluyendo una presentación desorientadora;

b) la empresa aérea designada de una Parte Contratante y sus agentes tendrán libre y no discriminatorio acceso y uso de los SRC en el territorio de la otra Parte Contratante;

c) en el territorio de cada Parte Contratante prevalecerá la legislación nacional.

De no existir legislación nacional al respecto, se aplicará el Código de Conducta SRC de la OACI. En espera de la adopción de este Código de Conducta de la OACI, los lineamientos vigentes de la misma sobre SRC se aplicarán.

3. Una Parte Contratante garantizará, en su propio territorio, el acceso libre e inalterado al SRC escogido como su sistema primario por el transportista designado por la otra Parte Contratante. Ninguna Parte Contratante impondrá o permitirá que sean impuestos en su propio territorio al SRC del transportista designado de la otra Parte Contratante requerimientos más estrictos que los impuestos al SRC de su propio transportista designado, como con respecto a:

a) la operación y venta de los servicios SRC incluyendo la pantalla del SRC y las reglas de edición y:

b) el acceso y uso de las facilidades de comunicaciones, selección y uso de hardware y software técnicos o la instalación de hardware.

Artículo 16

Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente, de tiempo en tiempo, con vistas a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Convenio y cuando sea necesaria su modificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar una consulta, a celebrar a través de conversaciones o por correspondencia, que tendrá lugar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibida la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes convengan en una prolongación o reducción de dicho período.

Artículo 17

Solución de Controversias

1. Si surge alguna controversia relativa a la interpretación o la aplicación de este Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán, en primera instancia, por resolver la misma mediante negociación. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo la controversia será remitida, a través de los canales diplomáticos, a las Partes Contratantes para negociaciones entre las mismas.

2. Si las Partes Contratantes no llegasen a un acuerdo mediante negociación según lo establecido en el párrafo 1, la controversia podrá, a solicitud de cualquier Parte Contratante someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero determinado por los dos árbitros seleccionados, a condición de que dicho tercer árbitro no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una Nota Diplomática de la otra Parte solicitando arbitraje para la controversia, y el tercer árbitro será determinado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes deja de designar su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días, o si el tercer árbitro no es determinado dentro del periodo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes

podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación de un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión amparada por el párrafo 2 de este Artículo.

Artículo 18

Modificación

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición de este Convenio, podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 16 de este Convenio; tal modificación, si fuere convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor dos meses después de la fecha en la cual las Partes Contratantes se hayan informado reciprocamente, por escrito, que han completado sus trámites legales.

2. Cualquier enmienda del Anexo al presente Convenio será convenida, por escrito, entre las Autoridades Aeronáuticas y tendrá efecto en la fecha que sea determinada por dichas Autoridades.

Artículo 19

Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicadas a este Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, concerniente a cualquier asunto amparado por este Convenio, entra en vigor, las disposiciones pertinentes de este Acuerdo reemplazarán las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

Artículo 20

Aplicabilidad

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Convenio se aplicará solamente a las Antillas Holandesas.

Artículo 21

Terminación

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; dicho aviso será comunicado

simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha del recibo del aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de denuncia sea retirado de común acuerdo antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso se estimará como recibido a los catorce (14) días después de recibido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

Registro en la OACI

Este Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23

Entrada en Vigor

Este Convenio se aplicará provisionalmente desde la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente dos (2) meses después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, a través de los canales diplomáticos, que han completado los trámites legales requeridos para darle efectividad a este Convenio.

EN FE DE LO CUAL los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Convenio.

DADO en duplicado en la Ciudad de La Habana, el día 7 del mes de Octobre de 1993, en los idiomas neerlandés, español, e inglés, siendo cada versión igualmente auténtica.

En el caso de cualquier inconsistencia prevalecerá la versión en inglés.

Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos

H. PHILIPSE

Por el Gobierno de la República de Cuba

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

Anexo

CUADRO DE RUTAS

1. Puntos a ser servidos por la empresa designada por las Antillas Holandesas;
Puntos en las Antillas Holandesas - Puntos intermedios - Puntos en Cuba - Puntos más allá.

2. Puntos a ser servidos por la empresa designada por la República de Cuba;
Puntos en Cuba - Puntos intermedios - Puntos en las Antillas Holandesas - Puntos más allá.

3. Los puntos no especificados en el Cuadro de Rutas arriba mencionado así como el otorgamiento de los derechos de quinta libertad serán acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Cada empresa aérea designada tendrá el derecho de operar tres vuelos por semana en las rutas especificadas con una capacidad máxima de 600 asientos.

5. La empresa aérea designada por las Antillas Holandesas puede operar bajo un acuerdo comercial con KLM (ej. bloqueo de espacios y/o compartición de códigos).
La empresa aérea designada por la República de Cuba puede tener la posibilidad de ejercer igual derecho con una empresa aérea a ser determinada en una etapa posterior.

6. Las empresas aéreas designadas pueden en algún o en todos los vuelos omitir puntos incluidos en las rutas especificadas y pueden servirlos en cualquier orden, previendo que el servicio sea originado en puntos de sus respectivos territorios.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES RESPECTIFS DES ANTILLES NÉERLANDAISES ET DE CUBA ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Cuba, 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 progrès de l'aviation civile internationale;

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des communications des Antilles néerlandaises;

Pour la République de Cuba, le Président de l'Institut de l'aéronautique civile;

Ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions relevant actuellement dudit Président ou dudit Ministre;

b) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut également toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention aux termes des articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme "tarif" s'entend de toute somme payée ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers et de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion du courrier, en transport aérien, y compris :

I) Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif;

II) Le coût des services auxiliaires offerts par les entreprises de transport aérien ou en leur nom et des conditions de leur prestation;

e) Le terme "territoire" désigne, pour chaque Partie contractante, les zones terrestres et leurs eaux territoriales adjacentes relevant de la souveraineté desdites Parties contractantes;

f) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention;

g) Les expressions "services convenus" et "route indiquée" désignent le service aérien international conformément à l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la section appropriée de l'annexe au présent Accord, respectivement;

h) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, ainsi que des provisions de commissariat;

i) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'annexe établie aux fins de son application et de tout amendement à l'Accord ou à l'annexe.

Article 2. Octroi des droits

1. À moins qu'il ne soit autrement précisé dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'y faire escale en des points indiqués à l'annexe pour la route concernée aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées et de remplacer par une autre entreprise une entreprise désignée antérieurement.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que ses tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du

présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie, ou les deux.

Article 4. Révocation et suspension d'autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de refuser une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans le cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

b) Dans le cas où ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas, autrement, aux conditions d'exploitation prescrites en vertu du présent Accord; ou

c) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par ses ressortissants ou les deux; ou

d) Lorsque l'entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises en vertu des lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement, conformément à la Convention.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débuteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 5. Droits, douanes et redevances

1. Un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, à l'arrivée, au départ ou au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord dudit aéronef, sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres droits analogues imposés à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cela s'applique également aux marchandises susmentionnées utilisées à bord de l'aéronef au cours du survol du territoire de la dernière Partie contractante.

Cette exonération ne s'applique pas aux redevances à acquitter pour les services aéroportuaires et aéronautiques.

2. Le carburant, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal, importés temporairement dans le territoire de l'une des Parties contractantes, destinés à être installés immédiatement ou après l'entreposage ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou jusqu'à ce qu'ils soient réexportés du territoire de la première Partie contractante, sont

exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Le carburant et les lubrifiants pris à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute autre taxe spéciale de consommation, sous réserve du respect de la réglementation douanière.

4. Chaque Partie contractante peut garder sous surveillance ou contrôle douanier les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. Dans la mesure où aucun autre droit ou taxe ne frappe les biens visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdits biens ne sont soumis à aucune prohibition ou restriction d'ordre économique qui pourrait par ailleurs s'appliquer en ce qui concerne leur importation, exportation ou transit, sauf si la prohibition ou la restriction s'applique à toutes les entreprises de transport aérien, y compris les entreprises nationales, en ce qui touche les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

6. Les dispositions du présent article ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient déjà été perçus sur les articles en question.

Article 6. Concurrence loyale et capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Le principal objectif des services convenus exploités par les entreprises désignées des deux Parties contractantes consiste à assurer des accommodements relatifs au trafic sur les routes entre les Antilles néerlandaises et Cuba.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter mutuellement afin de déterminer les modalités en vertu desquelles les entreprises de transport aérien désignées peuvent exploiter les services convenus et préciser ces modalités dans l'annexe au présent Accord. À cet égard, chaque Partie contractante prend en considération les intérêts de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 7. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à un niveau raisonnable qui tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse de l'aéronef et le type d'accommodement) et les tarifs

appliqués par les autres entreprises de transport aérien qui exploitent le même itinéraire ou une portion de celui-ci.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés, dans la mesure du possible, par les entreprises de transport aérien désignées en ayant recours à la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont convenus entre les entreprises de transport aérien désignées. Dans tous les cas, les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs convenus conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes quarante-cinq (45) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai peut être réduit avec le consentement des autorités aéronautiques.

4. L'approbation ou le rejet des tarifs peut être donné expressément par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article.

5. Lorsqu'un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, ou qu'au cours du délai prescrit au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité aéronautique son opposition au tarif établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 8. Exploitation commerciale

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

a) À établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires à l'exploitation du transport aérien;

b) À vendre sur ce même territoire, soit directement, soit à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, d'exploitation et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Les besoins en personnel, au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, peuvent être satisfaits en faisant appel soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partic contractante et autorisée à y exploiter les services en question sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Les deux Parties, conformément aux recommandations de l'annexe 9 de la Convention, acceptent de dispenser sans délai les visas requis pour les membres d'équipage dcs entreprises de transport aérien désignées voyageant à destination de leurs territoires respectifs.

Article 9. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, quarante-cinq (45) jours avant la mise en exploitation de ses services, les horaires, leur fréquence, le type d'aéronef utilisé, ainsi que la structure et le nombre de sièges mis à la disposition du public. Toute modification importante apportée aux horaires est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise de transport aérien désignée soumet pour approbation sa demande d'autorisation de vols supplémentaires dircctement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante concernant l'entrée et la sortie d'un aéronef affecté aux services aériens internationaux sur son territoire ou l'exploitation et la navigation dudit aéronef, s'appliquent également aux aéronefs dc l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courricr transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de ladite Partie contractante et pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concernc les mesures de sécurité contre des actes de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances applicables dans le territoire de l'une des Parties contractantes aux activitcs de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'util-

isation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de la première Partie ne sont pas plus élevés que ceux applicables aux activités de toute autre entreprise de transport aérien assurant des services similaires.

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

Article 11. Reconnaissance des certificats et permis

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

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 12. Double imposition

1. Les recettes et bénéfices découlant de l'exploitation d'un aéronef en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'un aéronef qui est exploité en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

3. Le capital que représentent un aéronef exploité en service aérien international et les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation dudit aéronef ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

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

Article 13. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de transférer dans leur territoire national l'excédent des recettes sur leurs dépenses dans le territoire de l'autre Partie contractante. Sont inclus dans ces transferts nets le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts bancaires commerciaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent l'agrément relatif à ces transferts au plus tard dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la demande à cet effet en monnaie librement convertible au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert proprement dit dès réception de l'agrément.

Article 14. Coopération en matière de sécurité

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, des aéroports ou d'autres installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement applicables, exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, chaque Partie contractante accueille avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs ou de ses passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsqu'une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations. À moins que les Parties n'en conviennent autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. À défaut d'une entente satisfaisante, l'application de l'article 17 du présent Accord pourrait s'imposer.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de tout accord international relatif à la sécurité aérienne, dans la mesure où les Parties contractantes sont toutes deux Parties à cet accord.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite compromettant la sécurité d'un aéronef, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace.

Article 15. Système informatisé de réservation

1. Un système informatisé de réservation (SIR) s'entend d'un système informatisé qui contient des renseignements sur les horaires des entreprises de transport aérien, le nombre de sièges disponibles, les tarifs et les services connexes et grâce auquel les réservations peuvent être faites et/ou les billets émis et qui met à la disposition des agences de voyage la totalité ou une partie de ces moyens.

2. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé de toute utilisation abusive de ces renseignements, y compris de toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système de SIR et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) La législation nationale prévaudra sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

En l'absence de législation nationale, le Code de conduite OACI sur les SIR sera applicable. En attendant l'adoption de ce Code de conduite OACI par l'Assemblée de l'OACI, les lignes directrices de l'OACI concernant les SIR seront applicables.

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

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

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

Article 16. Consultation

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et elles se consultent, si nécessaire, en vue d'y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander la tenue de consultations qui peuvent avoir lieu oralement ou par écrit. Ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

Article 17. Règlement des différends

1. En cas de différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend est soumis à la décision des Parties contractantes par la voie diplomatique.

2. Lorsque les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation tel que prévu au paragraphe 1, le différend peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que le troisième arbitre n'est ressortis-

sant d'aucune des Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation dc l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

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

Article 18. Modification

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations conformément à l'article 16 du présent Accord; toute modification ainsi convenue entre les Parties contractantes prend effet dans les deux mois après la date à laquelle les Parties contractantcs se sont informées mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs obligations légales.

2. Toute modification de l'annexe au présent Accord fait l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date à déterminer par lesdites autorités.

Article 19. Applicabilité des accords multilatéraux

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

2. Advenant l'entrée en vigueur d'un accord multilatéral concernant un point qui fait l'objet du présent Accord et qui est accepté par les deux Parties, les dispositions pertinentes dudit accord l'emportent sur les dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 20. Applicabilité

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'aux Antilles néerlandaises.

Article 21. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, de sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration dc ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de la signature et entrera en vigueur définitivement deux (2) mois après la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par un échange de notes diplomatiques que leurs obligations légales nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à la Havane, le 7 octobre 1993, en langues néerlandaise, espagnole et anglaise, chacun des textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-bas :

H. PHILIPSE

Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Points desservis par l'entreprise de transport aérien désignée des Antilles néerlandaises.

Points aux Antilles néerlandaises - Points intermédiaires - Points à Cuba - Points au-delà.

2. Points desservis par l'entreprise de transport aérien désignée de la République de Cuba.

Points à Cuba - Points intermédiaires - Points aux Antilles néerlandaises - Points au-delà.

3. Les points qui ne sont pas indiqués dans le tableau des routes susmentionné ainsi que l'octroi de droits de cinquième liberté seront convenus par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exploiter trois vols par semaine sur les routes indiquées avec une capacité maximum de 600 sièges.

5. L'entreprise de transport aérien désignée des Antilles néerlandaises peut exploiter dans le cadre d'accords commerciaux avec KLM (par exemple réservation de capacité et/ou partage de codes).

L'entreprise désignée par la République de Cuba pourra exercer des droits égaux avec une entreprise de transport aérien qui sera déterminée à un stade ultérieur.

6. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent omettre sur l'un quelconque ou tous les vols des points inclus sur les routes indiquées et peuvent les desservir dans tous les ordres, sous réserve que le service origine de points dans leurs territoires respectifs.

No. 40014

Brazil
and
Peru

Exchange of notes constituting au agreemeut between Brazil aud Peru on tbe exemption of port improvement taxes for the merchandise destiued for Peru or originated therefrom and in transit in the Port of Manaus. Brasília, 18 August 1983

Entry into force: *18 August 1983 by the exchange of the said notes*

Authentic texts: *Portuguese and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
Pérou

Échange de notes constituant nn accord entre le Brésil et le Pérou relatif à l'exemption de la taxe de majoration portuaire, pour les marchandises destinées au Pérou ou en sa proveuance et en transit dans le port de Manaus. Brasília, 18 août 1983

Entrée eu vigueur : *18 août 1983 par l'échange desdites notes*

Textes authentiques : *portugais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

I

Em 18 de agosto de 1983.

DAM-II/DAI/DALADI/DPC/DOC/ 35 /924.81(B46)(B45)

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para referir-me aos entendimentos relativos à isenção da Taxa de Melhoramento de Portos (TMP) para mercadorias destinadas ao Peru, ou procedentes desse país, e em trânsito pelo porto de Manaus.

2. Dentro do espírito de fraterna cooperação que inspirou o Tratado de Cooperação Amazônica, de 3 de julho de 1978, do qual são partes nossos dois países, e o Tratado de Amizade e Cooperação entre o Brasil e Peru, de 16 de outubro de 1979, e levando em conta o incentivo que tal isenção representará para o maior estreitamento das relações econômicas brasileiro-peruanas, comunico a Vossa Excelência que o Governo brasileiro houve por bem conceder a isenção da referida taxa às mercadorias mencionadas.

3. A presente nota e a de resposta de Vossa Excelência constituem um Acordo entre nossos dois Governos, o qual entrará em vigor a partir do dia de hoje.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

(Ramiro Saraiva Guerreiro)

A Sua Excelência o Senhor Alejandro Deustua Arróspide,
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário da República do Peru.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

II

EMBAJADA DEL PERU

Brasilia DF., 18 de agosto de 1983.

Nº RE 5-2-M/65.-

Señor Ministro:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia para avisar recibo de su atenta Nota Nº DAM II/DAI/DALADI/DPC/DOC/35, de fecha de hoy, mediante la cual Vuestra Excelencia tiene a bien informar que el Ilustrado Gobierno del Brasil ha decidido conceder la exención de la Tasa de Mejoramiento de Puertos (TMP), para las mercaderías destinadas al Perú, o procedentes del Perú, en tránsito por el Puerto de Manaos, en la seguridad de que la mencionada exención representará un incentivo para el incremento de las relaciones económicas y comerciales entre nuestros dos países.

Asimismo, he tomado atenta nota de que la referida decisión se encuentra sustentada, también en el espíritu de cooperación fraterna que inspiró el Tratado de Cooperación Amazónica del 3 de julio de 1978, del cual son partes nuestros dos países, y el Tratado de Amistad y Cooperación entre el Brasil y el Perú del 16 de octubre de 1979.

La Nota de su Excelencia y la presente de respuesta, constituyen un Acuerdo entre nuestros respectivos Gobiernos, el cual entrará en vigencia a partir de la fecha.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

Alejandro Deustua,
Embajador del Perú.

Al Excelentísimo señor Embajador don
RAMIRO SARAIVA GUERREIRO,
Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil,
B r a s i l i a DF.-

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

18 August 1983

DAM-II/DAI/DALADI/DPC/DOC/35/924.81(B46) (B45)

Sir,

I have the honour to refer to the understandings reached on the granting of an exemption from the Port Improvement Tax (TMP) for goods bound for or originating in Peru which transit through the Port of Manaus.

In the spirit of fraternal cooperation which inspired the Treaty for Amazonian Cooperation of 3 July 1978, to which our two countries are parties, and the Treaty of friendship and cooperation between Brazil and Peru of 16 October 1979, and taking into account the incentive which such an exemption will provide for closer economic relations between Brazil and Peru, I wish to inform you that the Government of Brazil is prepared to exempt the goods in question from the aforementioned tax.

This note and your reply shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force as of today's date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

H.E. Mr. Alejandro Deustua Arróspide
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Peru

II

EMBASSY OF PERU

Brasilia, 18 August 1983

No. RE 5-2-M/65.-

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. DAM-II/DAI/DALADI/DPC/DOC/35 of today's date, through which you informed me that the Government of Brazil has decided to grant an exemption from the Port Improvement Tax (TMP) for goods bound for or originating in Peru which transit through the Port of Manaus, on the understanding that the aforementioned exemption will provide an incentive for closer economic relations between our two countries.

I have also taken careful note that this decision was taken in the spirit of fraternal cooperation which inspired the Treaty for Amazonian Cooperation of 3 July 1978, to which our two countries are parties, and the Treaty of friendship and cooperation between Brazil and Peru of 16 October 1979.

Your note and this note of reply shall constitute an Agreement between our respective Governments, which shall enter into force as of today's date.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

ALEJANDRO DEUSTUA
Ambassador of Peru

H.E. Mr. Ramiro Saraiva Guerreiro
Minister for Foreign Affairs of Brazil
Brasilia

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

Le 18 août 1983

DAM-II/DAI/DALADI/DPC/DOC/35/924.81(B46) (B45)

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux arrangements relatifs à l'exemption de la taxe de majoration portuaire pour les marchandises destinées au Pérou ou en sa provenance et en transit dans le port de Manaus.

Dans l'esprit de coopération fraternelle qui a inspiré le Traité de coopération amazonienne du 3 juillet 1978, auquel nos deux pays sont parties, et le Traité d'amitié et de coopération entre le Brésil et le Pérou du 16 octobre 1979, et en tenant compte de l'encouragement que cette exemption constituera pour le resserrement des relations économiques entre le Brésil et le Pérou, je tiens à vous faire savoir que le Gouvernement brésilien est disposé à exempter les marchandises susmentionnées de ladite taxe.

La présente note et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre nos deux gouvernements, qui entre en vigueur à compter de ce jour.

Je saisis cette occasion, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Son Excellence Monsieur Alejandro Deustua Arróspide
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République du Pérou

II

AMBASSADE DU PÉROU

Brasilia, le 18 août 1983

No RE-5-2-M/65

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre notre No DAM-II/DAI/DALADI/DPC/DOC/35 en date d'aujourd'hui dans laquelle vous m'informez de la décision du Gouvernement du Brésil d'accorder une exemption de la taxe de majoration portuaire pour les marchandises transportées en direction ou en provenance du Pérou et en transit dans le port de Manaus, étant entendu que l'exemption susmentionnée favorisera le resserrement des relations économiques entre nos deux pays.

J'ai également pris bonne note que cette décision a été prise dans l'esprit de coopération fraternelle qui avait déjà inspiré le Traité de coopération amazonienne du 3 juillet 1978, auquel nos deux pays sont parties, ainsi que du Traité d'amitié et de coopération entre le Brésil et le Pérou du 16 octobre 1979.

Votre note et la présente note constituent un Accord entre nos gouvernements respectifs, qui entre en vigueur à compter de ce jour.

Je saisis cette occasion, etc.

L'Ambassadeur du Pérou,
ALEJANDRO DEUSTUA

Son Excellence
Monsieur Ramiro Saraiva Guerreiro
Ministre des affaires étrangères du Brésil
Brasilia

No. 40015

Multilateral

Agreement instituting the Order of the Caribbean Community. Port of Spain, 26 February 1991

Entry into force: *28 May 1991, in accordance with article XIII (see following page)*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Caribbean Community, 1 March 2004*

Multilatéral

Accord instituant l'Ordre de la Communauté des Caraïbes. Port of Spain, 26 février 1991

Entrée en vigueur : *28 mai 1991, conformément à l'article XIII (voir la page suivante)*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Communauté des Caraïbes, 1er mars 2004*

Participant	Definitive signature
Antigua and Barbuda	7 Mar 1991 s
Bahamas with reservation[1]	26 Feb 1991 s
Barbados	14 May 1991 s
Belize	26 Feb 1991 s
Dominica with reservation[1]	28 May 1991 s
Grenada	14 May 1991 s
Guyana	26 Feb 1991 s
Jamaica	26 Feb 1991 s
Montserrat	4 Mar 1991 s
Saint Kitts and Nevis	8 Mar 1991 s
Saint Lucia	26 Feb 1991 s
Saint Vincent and the Grenadines	14 May 1991 s
Trinidad and Tobago	26 Feb 1991 s

Participant	Signature définitive
Antigua-et-Barbuda	7 mars 1991 s
Bahamas avec réserve [1]	26 févr 1991 s
Barbade	14 mai 1991 s
Belize	26 févr 1991 s
Dominique avec réserve[1]	28 mai 1991 s
Grenade	14 mai 1991 s
Guyana	26 févr 1991 s
Jamaïque	26 févr 1991 s
Montserrat	4 mars 1991 s
Saint-Kitts-et-Nevis	8 mars 1991 s
Saint-Vincent-et-les Grenadines	14 mai 1991 s
Sainte-Lucie	26 févr 1991 s
Trinité-et-Tobago	26 févr 1991 s

[1] For the texts of the reservations made upon definitive signature, see p. 213 of this volume. Pour les textes des réserves faites lors de la signature définitive, voir p. 213 du présent volume.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT INSTITUTING THE ORDER OF THE CARIBBEAN COMMUNITY

The Governments of Member States of the Caribbean Community

Having considered it most desirable that an appropriately designated high honour should be instituted and be conferred, from time to time, on nationals of Member States of the Community who have made outstanding contributions to the development of the Caribbean Region;

Desirous of inaugurating the award of the honour at the Twelfth Meeting of the Conference of Heads of Government of the Caribbean Community in 1991;

Hereby agree as follows:

Article I. Definitions

In this Agreement -

(a) "the Community" means the Caribbean Community;

(b) "the Conference" means the Conference of Reads of Government of the Caribbean Community;

(c) "Member State" means a Member State of the Caribbean Community;

(d) "national" means a person who -

(i) is a citizen of a Member State; or

(ii) has a connection with a Member State of a kind which entitles that person to be regarded as belonging to, or, if it be so expressed, as being a native or resident of the Member State for the purposes of such laws thereof relating to immigration as are for the time being in force;

(e) "the Order" means the Order of the Caribbean Community.

Article II. Institution of the Order of the Caribbean Community

The Order of the Caribbean Community is hereby instituted and shall consist of its members and every national of a Member State upon whom the Order is conferred shall be a member of the Order.

Article III. Eligibility for Appointment to Membership of the Order

1. Appointment to membership of the Order shall be reserved only for nationals of Member States who have made outstanding contributions to the development of the Caribbean Region.

2. The award of membership of the Order may be conferred upon a person posthumously.

Article IV. Awards

Awards of membership of the Order shall be conferred by the Conference.

Article V. The Advisory Committee

1. There shall be an Advisory Committee (hereinafter referred to as "the Committee") for the purposes of the Order and shall be constituted as provided in paragraph 2.

2. The Committee shall consist of the following seven persons -

(a) the Director General of the Secretariat of the Organisation of Eastern Caribbean States, or his representative, represent ing those Member States of that Organisa tion which are Member States of the Caribbean Community;

(b) one representative of each of the other Member States of the Caribbean Community.

3. The Committee shall elect a Chairperson and a Deputy Chairperson from among its members.

4. Five members of the Committee, including the Chairperson or the Deputy Chairperson shall constitute a quorum at meetings of the Committee.

5. The Chairperson shall preside at meetings of the Committee and if the Chairperson is absent from any meeting, the Deputy Chairperson shall preside.

6. The Committee shall meet at such times as the business of the Committee may require and at such places as it may deem fit.

7. The Secretary-General of the Community shall provide administrative and secretarial services for the Committee and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions of this paragraph, he shall -

(a) maintain records of the Order and of the proceedings of the Committee;

(b) arrange ceremonies for the conferring of the Order on members and perform such other functions in connection with the Order as the Conference may direct, or the Committee may specify.

8. Subject to the provisions of this Article, the Committee shall have power to regulate its own proeeedings.

Article VI. Functions of the Committee

1. The Committee shall -

(a) make investigations, as it thinks fit, to identify persons, whether living or dead, upon whom the Order may be conferred;

(b) consider nominations of nationals of Member States made by Governments of Member States;

(c) submit to the Conference its recommendations for awards of membership of the Order and tender advice to the Conference on any other matter concerning the Order.

2. Nothing in paragraph 1 shall be construed as affecting the right of the Conference to confer the award on a person who may not have been recommended by the Committee for the award.

Article VII. Privileges of Members of the Order

1. A member of the Order is entitled to -

(a) be styled "Honourable" before that member's name and to have the suffix "O.C.C." placed after the name of the member;

(b) wear as a decoration on appropriate occasions the insignia, struck in gold, and the ribbon, of the Order;

(c) reside and engage in gainful occupation in any Member State and to acquire and dispose of property in the samc manner in all respects as citizens of any Member State;

(d) be issued with a travel document designed to facilitate travel within the Caribbean Community and which would enjoy in every Member State a like status as a diplomatic passport issued by or on behalf of the Government of any such State.

2. The spouse of a member of the Order and those children of a member who have not attained the age of eighteen years shall be accorded the privilege conferred by paragraph 1(d).

3. A member of the Order shall be appropriately ranked in order of precedence at State and official functions, while in a Member State, as may be decided by that Member State.

Article VIII. Register of Members of the Order

Each Member State shall cause to be kept a register of members of the Order and shall enter therein the names of persons on whom the Order has been conferred showing the following particulars:

(a) the full name, address and designation of the member of the Order;

(b) the date on which the Order was conferred.

Article IX. Implementation

Each Member State hereby undertakes to take such action as is necessary to make effective in its territory the provisions of this Agreement.

Article X. Authority of the Conference

The final authority for the interpretation or application of this Agreement is the Conference and pursuant thereto, it may, from time to time, give directions for the better carrying out of the provisions of this Agreement.

Article XI. Amendment

This Agreement may be amended by the Contracting Parties by decision of the Conference.

Article XII. Signature

This Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the Community and shall be open for signature on behalf of the Governments of Member States.

Article XIII. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on signature on behalf of the Governments of all Member States.

In witness whereof, the duly authorised representatives of the Contracting Parties have signed this Agreement.

Done in a single copy which shall be deposited with the Secretary-General of the Caribbean Community who shall transmit certified copies to all of the Contracting Parties.

SIGNED BY V.C. BIRD

For the Government of Antigua and Barbuda
on the 7th day of March, 1991 at St. John Antigua

SIGNED BY LYNDEN PINDLING

For the Government of the Bahamas
on the 26th day of February 1991 at Port-of-Spain, Trinidad and Tobago

INITIALLED LES

SIGNED BY MAURICE KING
For the Government of Barbados on the 14 day of May 1991

SIGNED BY GEORGE PRICE

For the Government of Belize on the 26th day of February 1991
at Port-of-Spain, Trinidad and Tobago

SIGNED BY M. EUGENIA CHARLES
For the Government of Dominica on the 28th day of May 1991 at Roseau, Dominica

SIGNED BY FRANCIS ALEXIS
For the Government of Grenada on the 14 day of May 1991 at Bridgetown, Barbados

SIGNED BY H. HOYTE

For the Government of Guyana on the 26th day of February 1991
at Port-of-Span, Trinidad and Tobago

SIGNED BY [ILLEGIBLE]

For the Government of Jamaica on the 26th day of February 1991
at Port-of-Spain, Trinidad and Tobago

SIGNED BY J.A. OSBORNE

For the Government of Montserrat on the 4th day of March, 1991 at Plymouth, Montserrat

SIGEND BY KENNEDY SIMMONDS

For the Government of Saint Christopher and Nevis on the 8th day of March 1991
at Basseterre, St. Kitts

SIGNED BY J.COMPTON

For the Government of Saint Lucia on the 26th day of February 1991 at Port-of-Spain,
Trinidad and Tobago

SIGNED BY J. PETERS

For the Government of Saint Vincent and the Grenadines
on the 14 day of May 1991 at Dover Convention Centre, Barbados

SIGNED BY A.N.R. ROBINSON

For the Government of Trinidad and Tobago on the 26th day of February 1991
at Port-of-Spain, Trinidad and Tobago

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD INSTITUANT L'ORDRE DE LA COMMUNAUTÉ DES CARAÏBES

Les gouvernements des États membres de la Communauté des Caraïbes,

Étant d'avis qu'il serait hautement souhaitable qu'une grande distinction honorifique nommément désignée soit instituée et décernée, de temps à autre, à des ressortissants d'États membres de la Communauté qui ont contribué de façon remarquable au développement de la région des Caraïbes;

Désireux d'inaugurer l'attribution d'une distinction à la douzième réunion de la Conférence des chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes en 1991;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

a) "La Communauté" désigne la Communauté des Caraïbes;

b) "La Conférence" désigne la Conférence des chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes;

c) "État membre" désigne un État membre de la Communauté des Caraïbes;

d) "Ressortissant" désigne une personne qui :

i) Est un citoyen d'un État membre; ou

ii) A un lien avec un État membre de nature à lui permettre d'être considérée comme appartenant à l'État membre ou, lorsqu'il est ainsi indiqué, comme étant originaire ou résident de l'État membre aux fins de la législation en ce sens concernant l'immigration présentement en vigueur;

e) "L'Ordre" désigne l'Ordre de la Communauté des Caraïbes.

Article II. Institution de l'Ordre de la Communauté des Caraïbes

L'Ordre de la Communauté des Caraïbes est institué et se compose de ses membres et chaque ressortissant d'un État membre auquel l'Ordre est décerné est un membre de l'Ordre.

Article III. Conditions d'attribution du statut de membre de l'Ordre

1. Une nomination au statut de membre de l'Ordre ne s'adresse qu'aux ressortissants des États membres qui ont contribué de façon remarquable au développement de la région des Caraïbes.

2. Le statut de membre de l'Ordre ne peut être décerné à une personne à titre posthume.

Article IV. Prix

Le statut de membre de l'Ordre est décerné par la Conférence.

Article V. Le Comité consultatif

1. Un Comité consultatif (ci-après dénommé "le Comité") est créé aux fins de l'Ordre et est constitué de la manière prévue au paragraphe 2.

2. Le Comité se compose des sept personnes suivantes :

a) Le Directeur général du Secrétariat de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, ou son représentant, représentant les États membres de ladite Organisation qui sont des États membres de la Communauté des Caraïbes;

b) Un représentant de chacun des autres États membres de la Communauté des Caraïbes.

3. Le Comité élit un président et un vice-président parmi ses membres.

4. Lors des réunions du Comité, cinq membres du Comité, y compris le président ou le vice-président, sont nécessaires pour atteindre le quorum.

5. Le président préside les réunions du Comité et, s'il est absent lors d'une réunion, le vice-président assume la présidence.

6. Le Comité se réunit au moment où l'exigent ses activités et en des endroits qu'il juge appropriés.

7. Le Secrétaire général de la Communauté fournit au Comité les services administratifs et de secrétariat et, sans préjudice du caractère général des dispositions ci-après du présent paragraphe :

a) Il tient à jour les comptes rendus de l'Ordre et des travaux du Comité;

b) Il organise des cérémonies pour l'attribution de l'Ordre aux membres et accomplit d'autres fonctions relatives à l'Ordre dont peut le charger la Conférence ou que le Comité pourrait déterminer.

8. Sous réserve des dispositions du présent article, le Comité est habilité à établir sa propre procédure.

Article VI. Fonctions du Comité

1. Le comité :

a) Procède à toute enquête qu'il juge opportune afin d'identifier des personnes, vivantes ou décédées, auxquelles l'Ordre peut être décerné;

b) Examine les candidatures de ressortissants d'États membres présentées par leurs gouvernements;

c) Soumet ses recommandations à la Conférence au sujet de l'attribution du statut de membre de l'Ordre et fournit des avis à la Conférence sur toute autre question concernant l'Ordre.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 n'est interprétée comme affectant le droit de la Conférence à décerner le statut de membre à une personne qui n'a pas été recommandée par le Comité à ce titre.

Article VII. Privilèges des membres de l'Ordre

1. Un membre de l'ordre est en droit :

a) D'apposer le titre "Honorable" et le suffixe "OCC", avant et après son nom, respectivement ;

b) D'arborer, lors d'occasions appropriées, l'insigne frappé d'or et le ruban de l'Ordre;

c) De résider dans l'un quelconque des États membres et à y exercer une activité rémunérée ainsi qu'à acquérir et vendre des biens de la même manière que tous autres citoyens d'un État membre;

d) De se voir délivrer un document de voyage conçu pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la Communauté des Caraïbes et qui jouirait dans tous les États membres du même statut que le passeport diplomatique délivré par les gouvernements desdits États ou en leur nom.

2. Le conjoint d'un membre de l'Ordre et ses enfants de moins de 18 ans bénéficient du privilège accordé à l'alinéa d) du paragraphe 1.

3. Un membre de l'Ordre est classé selon un rang approprié par ordre de préséance aux fonctions d'État et cérémonies officielles lorsqu'il se trouve dans un État membre, de la manière que ledit État membre pourra en décider.

Article VIII. Registre des membres de l'Ordre

Chaque État membre est chargé de conserver un registre des membres de l'Ordre et d'y inscrire le nom des personnes ayant reçu l'Ordre avec les précisions suivantes :

a) Le nom, l'adresse et le titre complets du membre de l'Ordre;

b) La date à laquelle l'Ordre lui a été décerné.

Article IX. Application

Chaque État membre s'engage à prendre toute mesure qui sera nécessaire afin que les dispositions du présent Accord soient appliquées de manière effective sur son territoire.

Article X. Autorité de la Conférence

La Conférence est l'autorité finale s'agissant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord et, en vertu de celui-ci, elle peut, de temps à autre, donner des instructions dans le but d'assurer une meilleure exécution des dispositions du présent Accord.

Article XI. Amendement

Le présent Accord peut être modifié par les Parties contractantes par décision de la Conférence.

Article XII. Signature

Le présent Accord est déposé auprès du Secrétaire général de la Communauté et est ouvert à la signature au nom des gouvernements des États membres.

Article XIII. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la signature au nom des gouvernements de tous les États membres.

En foi de quoi les représentants des Parties contractantes, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait en un seul exemplaire qui est déposé auprès du Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes qui en transmet des copies certifiées conformes à toutes les Parties contractantes.

Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda :

V. C. BIRD
St. John's, Antigua, le 7 mars 1991

Pour le Gouvernement des Bahamas :

LYNDEN PINDLING
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991

Pour le Gouvernement de la Barbade :

(PARAPHÉ) LES
Maurice King
Le 14 mai 1991

Pour le Gouvernement du Belize :

GEORGE PRICE
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991

Pour le Gouvernement de la Dominique :

EUGENIA CHARLES
Roseau, Dominique, le 28 mai 1991

Pour le Gouvernement de la Grenade :

FRANCIS ALEXIS
Bridgetown, Barbade, le 14 mai 1991

Pour le Gouvernement du Guyana :

H. HOYTE
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991

Pour le Gouvernement de la Jamaïque :

ILLISIBLE
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991

Pour le Gouvernement de Montserrat :

J. A. OSBORNE
Plymouth, Montserrat, le 4 mars 1991

Pour le Gouvernement de Saint-Christophe-et-Nevis :

KENNEDY SIMMONDS
Basseterre, Saint-Kitts, le 8 mars 1991

Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie :

J. COMPTON
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991

Pour le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines :

J. PETERS
Dover Convention Centre, Barbade, le 14 mai 1991

Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago :

A. N. R. ROBINSON
Port-of-Spain, Trinité-et-Tobago, le 26 février 1991
Ministère des affaires étrangères

RESERVATIONS MADE UPON DEFINITIVE SIGNATURE/ RÉSERVES FAITES LORS DE LA SIGNATURE DÉFINITIVE

BAHAMAS/BAHAMAS

[ENGLISH TEXT —TEXTE ANGLAIS]

"The Government of the Commonwealth of The Bahamas does not consider itself bound by the provisions of paragraph 1(c) Article VII of the Agreement, having regard to its national laws."

[TRANSLATION — TRADUCTION]

"Le Gouvernement du Commonwealth des Bahamas ne se considère pas lié par les dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article VII de l'Accord, eu égard à sa législation nationale."

DOMINICA/DOMINIQUE

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

The Government of the Commonwealth of Dominica does not consider itself bound by the Provisions of Paragraph 2 of Article VII of the Agreement in so far as the privilege conferred by Paragraph 1 (d) of Article VII extends to those children of a member of the Order of the Caribbean Community who have not attained the age of eighteen years.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Le Gouvernement du Commonwealth de la Dominique ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe 2 de l'article VII de l'Accord dans la mesure où le privilège accordé par l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article VII s'étend aux enfants d'un membre de l'Ordre de la Communauté des Caraïbes qui sont âgés de moins de 18 ans.

No. 40016

Netherlands
and
Canada

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Canada relating to air transport between the Netberlands and Canada (with annex and exchange of notes). Ottawa, 2 June 1989

Entry into force: *1 February 1990, in accordance with article XXVI*

Authentic texts: *Dutch, English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Canada

Accord sur le transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada (avec annexe et échange de notes). Ottawa, 2 juin 1989

Entrée en viguenr : *1er février 1990, conformément à l'article XXVI*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlandeu en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld,

Geleid door de wens de totstandkoming van een doeltreffend internationaal luchtvaartsysteem te bevorderen, zodanig dat aan het reizende publiek en aan de verladers een ruime keuze wordt geboden wat luchtvervoersdiensten betreft,

Geleid door de wens de uitbreiding van de internationale luchtvervoersdiensten tussen en voorbij hun onderscheiden grondgebieden te vergemakkelijken,

Geleid door de wens de grootste mate van veiligheid en beveiliging wat het internationale luchtvervoer betreft, te waarborgen,

Geleid door de wens een nieuwe Overeenkomst inzake Luchtvervoer te sluiten die, wat de luchtvervoersdiensten tussen Nederland en Canada betreft, in de plaats treedt van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer, gedaan op 17 juni 1974 te Ottawa,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I

Tenzij anders bepaald, hebben in deze Overeenkomst de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) onder „luchtvaartautoriteiten" wordt, wat Nederland betreft, verstaan de Minister van Verkeer en Waterstaat en wat Canada betreft, de Minister van Verkeer en het Nationaal Vervoersbureau (National Transportation Agency) of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemde autoriteiten worden vervuld;

b) onder „overeengekomen diensten" wordt verstaan geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeen-

[1]) De Engelse en de Franse tekst van Overeenkomst, met Bijlage, zijn afgedrukt op blz. 22 e.v. van dit Tractatenblad.

komst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

c) onder „Overeenkomst" wordt verstaan deze Overeenkomst, de ter uitvoering daarvan opgestelde Bijlage, die daaraan is gehecht, alsmede eventuele wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage;

d) onder „Verdrag" wordt verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld; deze term omvat mede alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag, aangenomen krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, mits die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

e) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen IV en V van deze Overeenkomst;

f) onder „tarieven" wordt verstaan de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht te betalen prijzen en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden betreffende andere door de vervoerder in verband met het luchtvervoer verrichte diensten, doch met uitsluiting van de vergoeding en voorwaarden betreffende het vervoer van post;

g) de termen „grondgebied", „luchtdienst", „internationale luchtdienst", „luchtvaartmaatschappij" en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

h) onder „verandering van vliegtuigtype onderweg" wordt verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat, in overeenstemming met artikel III van deze Overeenkomst, op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

Artikel II

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b) om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c) om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten, tijdens de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, van internationaal vervoerde passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Andere luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dan die aangewezen ingevolge artikel IV van deze Overeenkomst genieten ook de rechten omschreven in het eerste lid, letter a en b, van dit artikel.

3. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers en vracht, met inbegrip van post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel III

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op één of alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op elk willekeurig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a) luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt van verandering van luchtvaartuig, naar gelang van het geval, worden ingepast in het vluchtschema van binnenkomende dan wel vertrekkende luchtvaartuigen;

b) in het geval van verandering van vliegtuigtype onderweg op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij de exploitatie van diensten met verandering van vliegtuigtype onderweg kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij haar eigen materiaal gebruiken, en onder voorbehoud van nationale voorschriften, gehuurd materiaal, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren van diensten die met verandering van vliegtuigtype onderweg worden geëxploiteerd.

Artikel IV

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota van luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een reeds eerder aangewezen

luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen. De aanwijzing van meer dan één luchtvaartmaatschappij voor elke Overeenkomstsluitende Partij vindt plaats op eventuele in de Bijlage bij deze Overeenkomst vervatte voorwaarden.

Artikel V

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing of van vervanging ingevolge artikel IV van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in artikel VI van deze overeenkomst, onverwijld aan een aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de luchtdiensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

2. Na ontvangst van dergelijke vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de luchtdiensten, mits zij de van toepassing zijnde bepalingen van deze Overeenkomst in acht neemt en de tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel XII van deze Overeenkomst.

Artikel VI

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel V vermelde vergunningen betreffende een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten of hieraan tijdelijk of blijvend voorwaarden te verbinden:

a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij, na te leven;

c) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; en

d) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de

andere overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen. Tenzij door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen anders is overeengekomen, vangt een zodanig overleg aan binnen een tijdvak van zestig (60) dagen, na de datum van ontvangst van het desbetreffende verzoek.

Artikel VII

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verplichting jegens elkander om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen elke wederrechtelijke belemmering ervan een integrerend deel van deze Overeenkomst uitmaakt.

2. Zonder de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, alsmede van enige andere multilaterale overeenkomst ter zake van de veiligheid van de luchtvaart die bindend is voor beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander op verzoek alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en zijn aangewezen als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze beveiligingsbepalingen op de Overeenkomstsluitende Partijen van toepassing zijn; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die bij hen zijn ingeschreven, exploitanten van luchtvaartuigen die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of hun vaste woon- of verblijfplaats op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze beveiligingsbepaling voor de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij de in het vierde lid hierboven bedoelde beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart naleven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat er op haar grondgebied daadwerkelijk toereikende maatregelen worden getroffen om de luchtvaartuigen te beschermen en om de passagiers, de bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand aan controle te onderwerpen vóór en tijdens het aan boord gaan en het inladen.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om redelijke bijzondere veiligheidsmaatregelen tegen een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

7. Ook neemt elke Overeenkomstsluitende Partij welwillend in overweging een verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onderlinge bestuurlijke regelingen te treffen waarbij de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij een eigen oordeel kunnen vormen van de veiligheidsmaatregelen die door exploitanten van luchtvaartuigen worden genomen met betrekking tot vluchten bestemd voor het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

8. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen, of van andere wederrechtelijke gedragingen gerieht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens of voorzieningen voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

9. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel VI van deze Overeenkomst.

Artikel VIII

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen, of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het

vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doortocht, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege de bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij de doortocht door, het binnenkomen in, of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van een zodanige Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel IX

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de ene Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen die door de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij die of ten behoeve van een luchtvaartuig dat de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes exploiteert, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen mochten toestaan en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de ander Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg, overeenkomstig artikel XIV van deze Overeenkomst, met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende exploitatie voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in

aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel VI van deze Overeenkomst.

Artikel X

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen een billijke en gelijke kans te concurreren in het internationale luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiemethoden weg te nemen, die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ongunstig beïnvloeden.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij spant zich in om te allen tijde te voorkomen dat situaties ontstaan of voortbestaan die een onredelijke aantasting betekenen van de kansen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen luchtvervoer ingevolge deze Overeenkomst te verrichten en bij dit vervoer op eerlijke wijze te kunnen concurreren.

4. Geen van beide overeenkomstsluitende Partijen beperkt of beknot met betrekking tot ingevolge deze Overeenkomst verricht luchtvervoer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zonder instemming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of staat een natuurlijke persoon of rechtspersoon binnen haar rechtsmacht toe, het luchtverkeer, de capaciteit, de frequentie van de luchtdiensten, de regelmaat van de luchtdiensten, het/de type(n) luchtvaartuigen, de cabine-indeling(en), ofwel in deze Overeenkomst omschreven rechten, van die luchtvaartmaatschappij te beperken of te beknotten, behalve voor zover redelijkerwijze noodzakelijk geacht kan worden op grond van overwegingen van technische aard, dan wel overwegingen de douanevoorschriften, de exploitatie of het milieu betreffende, een en ander overeenkomstig de eenvormige voorwaarden als voorzien in artikel 15 van het Verdrag, mits:

a) zulke voorwaarden een eerlijke concurrentie als omschreven in het eerste lid van dit artikel niet aantasten,

b) zulke voorwaarden zonder onderscheid worden toegepast op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen bij deze Overeenkomst, en

c) de Overeenkomstsluitende Partij die zulke voorwaarden wenst toe te passen, zo spoedig mogelijk op passende wijze aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de noodzaak van zulke voorwaarden aantoont, opdat een vorm van overleg ingevolge artikel XIX van deze Overeenkomst mogelijk is alvorens zulke voorwaarden van kracht worden.

5. Geen Overeenkomstsluitende Partij legt aan de geregelde vluchten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij enigerlei verplichting of voorwaarde op, of staat een natuurlijke persoon of rechtspersoon binnen haar rechtsmacht toe zulks te doen, waaronder begrepen een verplichte voorrangsverlening („first refusal requirement"), proportionele beperkingen („uplift ratio"), of een vergoeding wegens afzien van bezwaar („no-objection fee"), niet strokend met de doeleinden van deze Overeenkomst.

6. Beide Overeenkomstsluitende Partijen vergemakkelijken zoveel mogelijk het verrichten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van luchtvervoer ingevolge deze Overeenkomst, met name door de administratieve vereisten en procedures tot een minimum te beperken.

Artikel XI

1. *De heffingen die op het grondgebied van een van beide Overeen*komstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn kosten in rekening te brengen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van deze diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Aan de gebruikers dient binnen een redelijke termijn kennisgeving te worden gedaan van voorstellen tot wijziging van zulke kosten ten einde hen in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen *of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van* een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar douane-, immigratie- en quarantainevoorschriften en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel XII

1. a) Elke Overeenkomstsluitende Partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der

beide Overeenkomstsluitende Partijen toe een prijs of alle prijzen voor het vervoer naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, daarbij inbegrepen vervoer met gebruikmaking van diensten van verschillende maatschappijen of verschillende diensten van dezelfde maatschappij, hetzij afzonderlijk, hetzij naar keuze van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, door middel van coördinatie met andere luchtvaartmaatschappijen, vast te stellen.

b) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan hetzelfde tarief bieden als elk wettig openbaar tarief dat wordt geboden door enige andere luchtvaartmaatschappij of chartermaatschappij voor luchtvervoer tussen de grondgebieden van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

c) Andere luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dan aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen hetzelfde tarief bieden als elk wettig openbaar tarief van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen voor luchtvervoer tussen de grondgebieden van de twee Overeenkomstsluitende Partijen met gebruikmaking van diensten van verschillende maatschappijen langs vergelijkbare routes, indien er een afwijking is van ten hoogste 20% van de grootcirkel-afstand tussen de punten waarop het tarief dat wordt geboden van toepassing is.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de indiening bij haar luchtvaartautoriteiten verlangen van voor vervoer naar of uit haar grondgebied te berekenen tarieven. De indiening dient te geschieden ten minste dertig (30) dagen vóór de voorgestelde datum van de invoering van de tarieven. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij die de indiening van tarieven verlangt, neemt aanvragen om indiening op korte termijn onmiddellijk en welwillend in overweging, met name indien deze worden gedaan met het doel dezelfde tarieven te bieden of indien de wijzigingen van de tarieven hoofdzakelijk het gevolg zijn van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft.

3. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen hebben medegedeeld dat zij er niet mede akkoord gaan, behalve als bepaald in het eerste lid, letter b en c en het negende lid, van dit artikel of ingevolge het bepaalde in het derde lid van artikel XXII van deze Overeenkomst.

4. Indien binnen vijftien (15) dagen na de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet hebben medegedeeld dat zij niet met de aan hen overgelegde tarieven akkoord gaan,worden deze tarieven geacht te zijn aanvaard of goedgekeurd en worden zij van kracht op de in de voorgestelde

tarieven vermelde datum. Indien de luchtvaartautoriteiten een kortere termijn voor de overlegging van een tarief hebben aanvaard, dient een eventuele mededeling dat men niet akkoord gaat onverwijld te worden gedaan.

5. Indien overeenkomstig het derde en vierde lid van dit artikel een mededeling is gedaan dat men niet akkoord gaat, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief binnen dertig (30) dagen in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel of over de vaststelling van een tarief overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel XXII van deze Overeenkomst.

7. Wanneer er overeenkomstig het bepaalde in dit artikel tarieven zijn vastgesteld, blijven deze van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of in artikel XXII van deze Overeenkomst.

8. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen trachten te verzekeren dat

a) de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door beide luchtvaartautoriteiten aanvaarde tarieven, en

b) een luchtvaartmaatschappij op geen enkele wijze korting verleent op enig onderdeel van deze tarieven.

9. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan hetzelfde wettige openbare tarief bieden voor luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en punten in derde landen langs vergelijkbare routes, indien er een afwijking is van ten hoogste 20% van de grootcirkel-afstand tussen de punten waarop het tarief dat wordt geboden van toepassing is.

10. Voor de toepassing van dit artikel betekent de term „hetzelfde tarief bieden" het recht van een luchtvaartmaatschappij om te allen tijde, met gebruikmaking van de bespoedigde indienings- of kennisgevingsprocedure als bepaald in het tweede lid (naar gelang van het geval), voor het vervoer tussen dezelfde punten een tarief (prijs en voorwaarden) vast te stellen dat gelijk is aan dat van een geregelde luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen of de geregelde luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het betrokken derde land, behalve in geval van verschillen in voorwaarden betreffende de gevolgde route, het gebruikmaken van verschillende diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij of van diensten van verschillende luchtvaartmaatschappijen, ofwel het type luchtvaartuig, dan wel in

geval van vrachtvervoer, de wijze van vervoer, en ongeacht het recht van een zodanige luchtvaartmaatschappij zodanig vervoer te verrichten, of een zodanige prijs vast te stellen door middel van gecombineerde prijzen. Tarieven voor geregeld vervoer en prijzen voor chartervluchten mogen niet worden gecombineerd ten behoeve van het bieden van hetzelfde tarief.

11. Een tarief van een luchtvaartmaatschappij dat ingevolge het bepaalde in het eerste lid, letter c, hetzelfde is als dat van een aangewezen luchtvaartmaatschappij, of hetzelfde is ingevolge het bepaalde in het negende lid, houdt op van kracht te zijn tien (10) dagen na de datum waarop het tarief waaraan het gelijk is, is vervallen.

Artikel XIII

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in die mate waarin dit krachtens haar nationale wetgeving mogelijk is, vrij van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke uitrustingsstukken van het luchtvaartuig, proviand (daaronder begrepen sterke drank, tabak en andere produkten bestemd om in heperkte hoeveelheden tijdens de vlucht aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van deze andere Overeenkomstsluitende partij, die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven, alle gedrukt materiaal waarop het embleem van de maatschappij is gedrukt, alsook het gebruikelijke reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

2. De bij dit artikel verleende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde artikelen:

a) die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) die aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) die aan boord worden genomen van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen

van de ene Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten;

ongeacht of zodanige artikelen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling verleent, mits zodanige artikelen niet worden vervreemd binnen het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Deze bepaling mag niet zodanig worden uitgelegd dat aan een Overeenkomstsluitende Partij de verplichting kan worden opgelegd douanerechten terug te betalen die reeds op de bovenbedoelde materialen zijn geheven.

3. De gewone boorduitrustingsstukken, alsmede de materialen en voorraden die normaal aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met goedkeuring van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In zulk een geval kunnen deze onder toezicht van bovengenoemde autoriteiten worden geplaatst, totdat zij wederom worden uitgevoerd of tot er, met inachtneming van de douanevoorschriften op andere wijze over is beschikt.

Artikel XIV

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking van tijdens het normale verloop van haar exploitatie door elk verkregen gelden. Deze overmakingen geschieden op basis van de geldende wisselkoersen voor lopende betalingen en zijn uitsluitend onderworpen aan de onderscheiden deviezenbepalingen die voor alle landen in soortgelijke omstandigheden gelden. Voor de overmaking van gelden worden geen kosten in rekening gebracht, behalve die welke gewoonlijk door de banken voor dergelijke transacties worden geïnd.

Artikel XV

Inkomsten of winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale luchtverkeer verkregen door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die wat de inkomstenbelasting betreft als inwoner van het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt aangemerkt, zijn vrijgesteld van enigerlei inkomstenbelasting en van alle andere belastingen op winsten, die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven.

Artikel XVI

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partijen rechtstreeks luchtvervoer te verkopen of naar goeddunken zulks te doen door tussenkomst van vertegenwoordigers. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of naar goeddunken in vrij inwisselbare valuta's van andere landen en het staat een ieder vrij dit luchtvervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.

Artikel XVII

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan op basis van wederkerigheid op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben, zoals vereist in verband met de exploitatie van overeengekomen diensten.

2. Aan deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden voldaan door eigen personeel, dan wel door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, maatschappij of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij te verrichten.

3. De vertegenwoordigers en het personeel zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij en elke Overeenkomstsluitende Partij verleent overeenkomstig zodanige wetten en voorschriften, op basis van wederkerigheid en zo spoedig mogelijk de benodigde werkvergunningen, bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten aan de vertegenwoordigers en het personeel bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen doen afstand van het vereiste van werkvergunningen of bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten en werkzaamheden verricht, behalve in bijzondere door de desbetreffende nationale autoriteiten te bepalen omstandigheden. Indien deze vergunningen, visa of documenten vereist zijn, dan dienen deze onmiddellijk gratis te worden afgegeven, zodat de binnenkomst in de Staat van het desbetreffende personeel geen vertraging ondervindt.

Artikel XVIII

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op verzoek de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijze nodig zijn om de exploitatie van de overeengekomen diensten te toetsen, of geven de aangewezen luchtvaartmaatschappijen opdracht deze gegevens op verzoek aan bovengenoemde luchtvaartautoriteiten te verstrekken.

Artikel XIX

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage te verzekeren.

2. Zulk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een desbetreffend verzoek, tenzij anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

Artikel XX

1. Het bepaalde in de artikelen VII, VIII, IX, XI, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII en XIX van deze Overeenkomst is eveneens van toepassing op chartervluchten die worden geëxploiteerd door een vervoerder van de ene Overeenkomstsluitende Partij naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alsook op de vervoerder die dergelijke vluchten exploiteert.

2. Het bepaalde in het eerste lid van dit artikel is niet van invloed op nationale wetten of voorschriften betreffende het recht van vervoerders chartervluchten te exploiteren of op de bedrijfsvoering van vervoerders of andere partijen die betrokken zijn bij de organisatie van de exploitatie.

Artikel XXI

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of de Bijlage te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen in de Overeenkomst overeengekomen ingevolge een zodanig overleg worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Een wijziging in de Bijlage overeengekomen ingevolge een zodanig overleg wordt van kracht wanneer deze is bevestigd door middel van een diplomatieke-notawisseling.

Artikel XXII

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Staten een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van de Overeenkomst trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, dan wel kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter heslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In alle gevallen dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht en de plaats te bepalen waar het geschil aan het scheidsgerecht zal worden voorgelegd.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na te komen.

4. De kosten voor het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

5. Indien en gedurende de tijd dat een der beide Overeenkomstsluitende Partijen een krachtens het eerste lid van dit artikel genomen beslissing niet nakomt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij

elk recht of voorrecht beperken, intrekken of herroepen dat zij ingevolge deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij of aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verleend.

Artikel XXIII

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk, langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XXIV

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XXV

Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, prevaleren de bepalingen van een zodanig verdrag.

Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig artikel XIX van deze Overeenkomst ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

Artikel XXVI

1. De Overeenkomst treedt in werking op de datum die wordt bepaald in een diplomatieke-notawisseling, waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

2. Wat het Koninkrijk de Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst van toepassing op het Rijk in Europa.

3. Bij haar inwerkingtreding treedt deze Overeenkomst, wat de luchtvervoersdiensten tussen Nederland en Canada betreft, in de plaats van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk

der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer, gedaan te Ottawa op 17 juni 1974.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Ottawa de 2 juni 1989, in tweevoud in de Engelse, de Franse en de Nederlandse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

BENOIT BOUCHARD

Voor de Regering van Canada

Bijlage

ROUTETABEL

A. Nederland
Routes te exploiteren door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van Nederland:

1. Nederland - Montreal - New York (NY)* - door Nederland te noemen punten in de Verenigde Staten** en Mexico City*** en vice versa

* uitsluitend voor vrachtvervoer,

** vijfde-vrijheidsrechten uitsluitend beschikbaar op de diensten tussen Montreal en Houston en tussen Montreal en Orlando,

*** vijfde-vrijheidsrechten niet beschikbaar op de diensten tussen Montreal en Mexico City, tenzij anders overeengekomen,

2. Nederland - Montreal en/of Toronto en/of Halifax en/of Ottawa en vice versa.

3. Nederland - Calgary en/of Vancouver en vice versa.

B. Canada
Routes te exploiteren door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van Canada:

1. Canada - door Canada te noemen tussenliggende punten - Amsterdam en twee andere door Canada te noemen punten in Nederland - door Canada te noemen punten voorbij Nederland in Europa, Afrika ten noorden van de Sahara, het Nabije Oosten en het Midden-Oosten, Azië en verder gelegen punten, en verder naar Canada en vice versa.

Opmerking 1: De genoemde punten kunnen om het half jaar worden gewijzigd, met inachtneming van een termijn van 60 dagen, door middel van een kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Opmerking 2: Aansluiting van de ene dienst van een aangewezen luchtvaartmaatschappij op de andere dienst van die luchtvaartmaatschappij in Nederland en in Canada is toegestaan, mits de passagier/vracht op doortocht blijft.

Opmerking 3: Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar keuze op elke vlucht of alle vluchten geregelde vluchten exploiteren in een van beide of beide richtingen, verschillende vluchtnummers binnen één vluchtuitvoering combineren, punten op de routes aandoen in elke willekeurige combinatie of volgorde, zonder een beperking wat richting of geografische ligging betreft, enigerlei punt of punten niet aandoen, zonder het recht te verliezen vervoer op te nemen, af te zetten of te verrichten, mits elke vlucht begint of eindigt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

Opmerking 4: Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen oefent het recht uit ingevolge het bepaalde in artikel IV van de Overeenkomst meer dan twee luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen, zonder de voorafgaande toestemming van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Opmerking 5: Indien uit hoofde van artikel IV van deze Overeenkomst een tweede Canadese luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen, zijn de vijfde-vrijheidsrechten die beschikbaar zijn voor de tweede aangewezen luchtvaartmaatschappij beperkt tot twee door Canada te noemen punten. Eenmaal gekozen kunnen bedoelde punten slechts met instemming van de luchtvaartautoriteiten van Nederland worden gewijzigd.

Opmerking 6: Indien uit hoofde van artikel IV van deze Overeenkomst door Nederland een tweede luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen, exploiteert de tweede aangewezen luchtvaartmaatschappij slechts de dienst naar/van twee van de punten in Canada genoemd in Routetabel A hierboven.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND CANADA RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN THE NETHERLANDS AND CANADA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to promote an efficient international aviation system in such a way that the travelling public and shippers are offered a variety of service options,

Desiring to facilitate the expansion of international air transport services between and beyond their respective territories,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

Desiring to conclude a new Agreement on Air Transport, replacing, as regards the air transport services between the Netherlands and Canada, the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands, done at Ottawa on the 17th day of June 1974,

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Netherlands, the Minister of Transport and Public Works and, in the case of Canada, the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

c) "Agreement" means this Agreement, the Annex drawn up in application thereof and attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

f) "Tariffs" means the prices to the paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

g) "Territory", "Air service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

h) "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown, in accordance with Article III of this Agreement, by aircraft different in capacity from those used on another sector.

Article II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air services hy the airline or airlines designated by the other Contracting Party:

a) to fly without landing across its territory;

b) to land in its territory for non-traffic purposes; and

c) to land in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph I a) and b) of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article III

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

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

b) in the case of change of gauge in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article IV

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated. Designation of more than one airline for each Contracting Party will be subject to any conditions specified in the Annex to this Agreement.

Article V

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of Article VI of this Agreement, grant without delay to an airline so designated the appropriate authorizations to operate the air services for which the airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the air services, partly or in whole, provided that it complies with the applicable provisions of this Agreement and that the tariffs are established in accordance with the provisions of Article XII of this Agreement.

Article VI

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

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

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party, normally and reasonably applied in conformity with the Convention:

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

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

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 12 of this Article shall be ex-

ercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article VII

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties sball in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on l December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air

navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other hy facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, The first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

Article VIII

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon transit of, entrance into, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall he exempt from customs duties and other similar taxes.

Article IX

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contraeting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convcntion. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificatcs referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the routes specified in the Annex, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XIX of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

Article X

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

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

3. Each Contracting Party shall use its best efforts to avoid at any time situations arising or continuing which unduly affect the opportunity for the designated airlines to perform air transportation under this Agreement and to compete in such transportation under conditions of fair competition.

4. Neither Contracting Party shall in respect of air transportation performed under this Agreement by a designated airline of the other Contracting Party, without the agreement of the other Contracting Party limit or restrict, or permit any person or entity under its jurisdiction to limit or restrict that airline's traffic, capacity, frequency of service, regularity of service, aircraft type(s), aircraft configuration(s), or rights specified in this Agreement, except as may reasonably be required for customs, technical, operational or environmental reasons under the uniform conditions envisaged in article 15 of the Convention, provided that:

a) such conditions do not affect fair competition as described in paragraph 1 of this Article,

b) such conditions are applied without discrimination to the designated airlines of both Contracting Parties to this Agreement, and

c) the Contracting Party wishing to apply such conditions provides as soon as possible appropriate evidence to the other Contracting Party of the need for such conditions, so as to allow for any consultations pursuant to Article XIX of this Agreement prior to the date of effectivencss of such conditions.

5. No Contracting Party shall impose, or permit any person or entity under its jurisdiction to impose, on the scheduled flights by a designated airline of the other Contracting Party any requirement or condition, including a first refusal requirement, uplift ratio or no-objection fee, which is inconsistent with the purposes of this Agreement.

6. Both Contracting Parties shall as much as possible facilitate the conduct by the designated airlines or air transportation under this Agreement, in particular by minimizing administrative requirements and procedures.

Article XI

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft on a national airline engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities, and where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

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

Article XII

1. a) Each Contracting Party shall permit the designated airline or airlines of either Contracting Party to establish any or all of its prices for transportation to or from the territory of the other Contracting Party, including transportation on an inter-line or intra-line basis, individually or at the option of the airline or airlines, through co-ordination with other airlines.

b) Each designated airline may meet any lawful tariff publicity available from any other airline or charged on charters for air transportation between the territories of the two Contracting Parties.

c) Airlines of each Contracting Party other than designated airlines may meet any publicly available lawful tariff of any designated airline of either Contracting Party for air transportation between the territories of the two Contracting Parties on an inter-lining basis over comparable routings, where there is a deviation of not more than 20% from the great circle distance between the points to which the tariff which is being met applies.

2. Each Contracting Party may require the filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged for transportation of traffic to or from its territory. Such filing shall be made at least thirty (30) days before the proposed date of the introduction of tariffs. The aeronautical authorities of a Contracting Party requiring filing of tariffs shall give prompt and sympathetic consideration to applications for short-notice filing, particularly if effected for the purpose of meeting tariffs for if tariffs changes are related mainly to circumstances beyond the control of the airline.

3. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of dissatisfaction with it except as provided in subparagraphs 1(b), 1(c) and paragraph 9 of this Article or under the provisions of paragraph 3 of Article XXII of this Agreement.

4. If within fifteen (15) days from the date of receipt the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariffs submitted to them, such tariffs shall be considered to be accepted or approved and shall come into effect on the date stated in the proposed tariffs. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, any notice of dissatisfaction shall be given without delay.

5. If in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves within thirty (30) days.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XXII of this Agreement.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, they shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article XXII of this Agreement.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

b) no airline rebates any portion of such tariffs by any means.

9. Each designated airline may meet any lawful tariff publicly available for air transportation between the territory of the other Contracting Party and points in third countries over comparable routings, where there is a deviation of not more than 20% from the great circle distance between the points to which the tariff which is being met applies.

10. For the purposes of this Article the term "meet" means the right for an airline to establish at any time, using the expedited filing or notification procedure as provided in paragraph 2 (as may be necessary), for transportation between the same points, a tariff (price and conditions) identical to that of any scheduled airline(s) of either Contracting Party or the scheduled airline(s) of the third country concerned except for differences in conditions relating to routing, intra-lining, inter-lining or aircraft type or in the case of cargo transportation, mode of transportation, and without regard to the right of such airline to perform such transportation, or to establish such price through a combination of prices. Scheduled tariffs and charter prices shall not be combined as a basis for meeting tariffs.

11. If a tariff of a designated airline which was met by another airline under the provisions of subparagraph 1(c) or a tariff which was met under the provisions of paragraph 9, is no longer in effect, the meeting tariff shall cease to be in effect ten (10) days after the expiry date of the tariff which was met.

Article XIII

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting 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 on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the

agreed services, as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party. This provision cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the materials referred to above.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be place under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article XIV

Each Contracting Party grants to the airline or airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of funds obtained by each in the normal course of its operations. Such transfers shall be made on the basis of prevailing foreign exchange market rates for current payments and shall be subject only to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

Article XV

Income or profits from the operation of aircraft in international traffic derived by a designated airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the government of the other Contracting Party.

Article XVI

Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

Article XVII

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, 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 1 of this Article.

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

Article XVIII

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of Hie agreed services.

Article XIX

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

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XX

1. The provisions set out in Articles VII, VIII, IX, XI, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII and XIX of this Agreement shall be applicable also to charter flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provision of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the right of air carriers to operate charter flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article XXI

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities and which may he through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the Agreement agreed pursuant to such consultations shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XXII

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third state, shall act as president of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The expenses of the Tribunal will be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XXIII

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement: such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXIV

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

Article XXV

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Consultations in accordance with Article XIX of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which the present Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article XXVI

1. The Agreement shall enter into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

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

3. Upon entry into force this Agreement shall replace, as regards air transport services between Canada and the Netherlands, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada done at Ottawa on the 17th day of June 1974.

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

Done in duplicate at Ottawa, this 2nd day of June 1989, in the English, French and Dutch languages, each version being equally authentic.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

BENOIT BOUCHARD

For the Government of Canada

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

A. The Netherlands

Routes to be operated by an airline or airlines designated by the Government of the Netherlands:

1. The Netherlands - Montreal - New York (NY)* points in the United States** to be named by the Nether and Mexico City*** and vice versa.

* for all-cargo services only

** fifth freedom rights shall only be available on services between Montreal and Houston and between Montreal and Orlando

*** fifth freedom rights shall not be available on services between Montreal and Mexico City, unless otherwise agreed.

2. The Netherlands - Montreal and/or Toronto and/or Halifax and/or Ottawa and vice versa.

3. The Netherlands - Calgary and/or Vancouver and vice versa.

B. Canada

Routes to be operated by an airline or airlines designated by the Government of Canada:

1. Canada - intermediate points to be named by Canada - Amsterdam and two other points in the Netherlands to be named by Canada - points beyond the Netherlands to be named by Canada in Europe, Africa north of the Sahara, Near and Middle East, Asia and beyond, and beyond to Canada and vice versa.

Note 1: Points named may be changed every 6 months at 60 days notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Note 2: Intra-airline connections in the Netherlands and in Canada shall be permitted provided that the passenger/cargo remains in transit.

Note 3: Each designated airline may, on any and all flights and at its option, operate scheduled flights in either or both directions, combine different flight numbers within one aircraft operation, serve points on the routes in any combination and in any order, without directional or geographic limitation, and omit stops at any point or points without loss of any right to uplift or discharge and carry traffic, provided each flight originates in or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline

Note 4: Neither Contracting Party shall exercise the right to designate more than two airlines pursuant to Article IV of this Agreement without the prior agreement of the other Contracting Party.

Note 5: In the event of the designation of a second Canadian airline pursuant to Article IV of this Agreement, the fifth freedom rights available to the second designated airline shall be limited to two points to be named by Canada. Such fifth freedom points, once cho-

sen, may only be changed subject to agreement by the aeronautical authorities of the Nether hands.

Note 6: In the event of the designation of a second airline by the Netherlands pursuant to Article IV of this Agreement, the second designated air shall be limited to operating to/ from two of the points in Canada named in the Route Schedule A above.

[EXCHANGE OF NOTES]

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

Ottawa, June 2, 1989

No. JLA-5162

Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed today at Ottawa, I have the honour to propose the following understanding between our two Governments:

1. During the time that air services are operated between Amsterdam and Toronto by a designated airline of the Netherlands, the long established services between Montreal and the Netherlands (in Europe) will be maintained, short of force majeure, by their designated airlines in a manner and at a level that, following consultations between the designated airlines and approved by the aeronautical authorities, ensures that the needs of the market and the convenience of the travelling public and of shippers continue to be fully met;

2. With reference to Article XVIII of the Agreement, the contracting Parties share the understanding that statistical data will continue to be provided to appropriate authorities in accordance with existing arrangements or as modified in accordance with arrangements which may from time to time be agreed by the authorities of both sides, taking into account technological developments. Consideration will also be given, as appropriate, to refinements which would enhance the quality of information provided.

If the above proposals are acceptable to your Government, I have the honour to propose that this Note, which is authentic in English and French, and your reply to that effect, will constitute an understanding between our two Governments which will come into effect on the date of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

JOE CLARK
Secretary of State for External Affairs

His Excellency Jan Frederick Evert Breman
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands
Ottawa

II
ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

Ottawa, 2 June 1989

No. 20174

Dear Minister,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of today, No. JLA-5162, the text of which reads as follows:

[See note I]

I have furthermore the honour to confirm that the above proposals are acceptable to my Government and that your Note and this reply, which are authentic in English and French, constitute an understanding between our two Governments, which comes into effect on the date of this reply.

Please accept, Mr. Minister, the renewed assurance of my highest consideration.

JAN F.E. BREMAN
Ambassador

The Right Honourable Joe Clark
Secretary of State for External Affairs
Ottawa

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE CANADA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada, ci-après appelés les Parties contractantes,

Etant tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant promouvoir une aviation internationale efficiente offrant toute une gamme de services aux voyageurs et aux expéditeurs,

Désirant faciliter l'expansion des services internationaux de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désirant garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international,

Désirant conclure un nouvel Accord sur le transport aérien remplaçant, pour ce qui touche les services de transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas signé à Ottawa le 17 juin 1974,

Sont convenus de ce qui suit:

Article I

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

a) "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas des Pays-Bas, le ministre des Transports et des Travaux publics et, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'office national des transports du Canada ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

b) "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

c) "Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée;

d) "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de la ladite Convention et toute modification des Annexe ou de la Convention conformément aux Articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

e) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles IV et V du présent Accord;

f) "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix

et conditions applicables aux autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier;

g) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

h) "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré sur une ou plusieurs sections de la route, conformément aux dispositions de l'Article III du présent Accord, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section.

Article II

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante:

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) atterrir sur son territoire à des fins non commerciales; et

c) atterrir sur son territoire, dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées en vertu de l'Article IV du présent Accord, jouissent aussi des droits indiqués aux alinéas la) et Ib) du présent Article.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, contre rémunération ou par location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article III

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur tout vol effectué dans le cadre des services convenus et à son choix, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point sur les routes spécifiées, à la condition:

a) que l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef suive un horaire coïncidant avec l'horaire d'arrivée ou de départ du premier aéronef, selon le cas.

b) lorsqu'il y a rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante et que plusieurs aéronefs sont exploités au-delà du point de changement, que pas plus d'un de ces aéronefs n'ait la même capacité et qu'aucun n'ait une capacité supérieure à celle de l'aéronef utilisé dans la section couverte par les troisième et quatrième libertés.

2. Aux fins des opérations de rupture de charge, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve des règlements nationaux, de l'équipement loué, et peut mener ses opérations en vertu d'arrangements commerciaux conclus avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les sections où il y a eu rupture de charge.

Article IV

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, et de substituer une autre entreprise à celle précédemment désignée. La désignation de plus d'une entreprise de transport aérien pour chaque Partie contractante est assujettie aux conditions applicables spécifiées à l'Annexe.

Article V

1. Dès réception d'un avis de désignation ou de substitution émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions de l'Article VI du présent Accord, accorderont sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord.

Article VI

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article V du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention;

b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ladite Partie contractante conformément à la Convention;

c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants et

d) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. Moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en disposent autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande.

Article VII

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une envers l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties contractantes doivent en particulier se conformer aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation et qui lie les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes doivent fournir sur demande l'une à l'autre toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes doivent se conformer aux dispositions sur la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui forment des annexes à la Convention sur l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions de sécurité s'appliquent aux Parties contractantes; elles doivent exiger que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur pays, les exploitants d'aéronefs qui ont leur principal lieu d'affaires ou leur résidence permanente dans leur territoire, et les exploitants d'aéroports dans leur territoire se conforment à ces dispositions sur la sécurité de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions sur la sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, dont l'application est exigée par l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur de son territoire. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, les bagages de cabine, les bagages, les marchandises et les provisions de bord avant et durant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant l'application de mesures spéciales raisonnables de sécurité afin de contrer une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant la conclusion d'arrangements administratifs réciproques aux termes desquels les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient effectuer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, leur propre évaluation des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'aideront mutuellement en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident, réel ou appréhendé.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, elle peut demander la tenue de consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à entente satisfaisante constituera un motif d'appliquer l'Article VI du présent Accord.

Article VIII

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs devront être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transmit d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine sont observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, par ses équipages et ses passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes seront soumis tout au plus à une vérification sommaire. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

Article IX

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent si nécessaire demander à consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'Article XIX du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constituera un motif d'appliquer l'Article VI du présent Accord.

Article X

1. Chaque Partie contractante accordera aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties le même traitement équitable quant à l'exploitation des services de transport aérien international visés parie présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées qui sont de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques de concurrence déloyale affaiblissant la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante fera les meilleurs efforts pour éviter en tout temps que ne surgissent ou subsistent des situations entravent indûment la possibilité donnée aux entreprises de transport aérien d'exploiter les services visés par le présent Accord dans une situation de traitement équitable.

4. En ce qui touche les activités de transport aérien menées en vertu du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, aucune des Parties contractantes, sans avoir reçu l'assentiment de l'autre Partie contractante, ne limitera ou restreindra, ou ne permettra à quelque personne ou entité sous sa juridiction de limiter ou de restreindre, le trafic et la capacité de ladite entreprise, la fréquence et la régularité de son service, le ou les types d'aéronefs utilisés, la configuration de ses aéronefs ou les droits que lui confère le présent Accord, sauf si cela est raisonnablement nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales en conformité des conditions uniformes prévues à l'Article 15 de la Convention, pourvu:

a) que ces conditions n'affectent pas le traitement équitable évoqué au paragraphe 1 du présent Article,

b) que ces conditions soient appliquées sans discrimination aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, et

c) que la Partie contractante qui souhaite appliquer ces conditions fournisse dans les meilleurs délais â l'autre Partie contractante des documents appropriés prouvant la nécessité desdites conditions, de façon à permettre toute consultation prévue à l'Article XIX du présent Accord avant la date de mise en application desdites conditions.

5. Aucune des Parties contractantes ne peut imposer, ni permettre â quelque personne ou entité sous sa juridiction d'imposer, en ce qui touche les vols réguliers effectués par une

entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, quelque exigence ou condition non conforme aux objectifs du présent Accord, y compris l'exigence de premier refus, le rapport de partage du trafic et l'imposition des frais de non-objection.

6. Les deux Parties contractantes faciliteront dans toute la mesure du possible aux entreprises de transport aérien désignées la conduite des activités de transport aérien prévues au présent Accord, notamment en allégeant les exigences et pratiques administratives.

Article XI

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, et, lorsque cela est possible par l'entremise des organismes représentant lesdites entreprise. Une préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée devra être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres services du genre, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

Article XII

1. a) Chaque Partie contractante permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante d'établir tous leurs prix pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris le transport inter- et intra-compagnies, à titre individuel ou, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, par le biais d'une coordination avec d'autres entreprises de transport aérien.

b) Chaque entreprise de transport aérien désignée peut concurrencer tout tarif légitime offert au public par toute autre entreprise de transport aérien ou demandé à l'égard des vols nolisés pour des services de transport aérien entre es territoires des deux Parties contractantes.

c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que les entreprises désignées peuvent concurrencer tout tarif légitime offert au public par toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante pour des services de transport aérien entre les territoires des deux Parties contractantes sur la base de services

inter-compagnies sur des trajets comparables, lorsqu'il y a un écart de pas plus de 20% à partir de la distance orthodromique entre les points auxquels s'applique le tarif concurrencé.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que soient déposés auprès de ses autorisés aéronautiques les tarifs qui sont demandés pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. Ce dépôt s'effectue au moins trente (30) jours avant la date proposée pour l'introduction des tarifs. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante exigeant le dépôt des tarifs examinent promptement et favorablement les demandes de dépôt sur bref préavis, surtout si ces demandes sont présentées en vue de concurrencer d'autres tarifs ou si les modifications tarifaires sont principalement liées à des situations sur lesquelles l'entreprise de transport aérien n'exerce aucun contrôle.

3. Aucun tarif n' entre et vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont donné un avis d'insatisfaction, sauf comme il est prévu aux alinéas 1b), 1c) et au paragraphe 9 du présent Article, ou au paragraphe 3 de l'article XXII du présent Accord.

4. Si, dans les quinze (15) jours suivant la date de réception, les autorités aéronautiques de l'une des deux Parties contractantes n'ont pas donné avis aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de leur insatisfaction concernant les tarifs qui leur ont été soumis, lesdits tarifs sont considérés comme étant acceptés ou approuvés et entrent en vigueur â la date mentionnée dans les tarifs proposés. Si les autorités aéronautiques acceptent une période plus courte pour la présentation des tarifs, tout avis d'insatisfaction doit être donné sans retard.

5. Si un avis d'insatisfaction a été donné conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord dans les trente (30) jours.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 4 du présent Article ou sur l'établissement de tout tarif conformément au paragraphe 5 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article XXII du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article XXll du présent Accord.

8. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'assurer:

a) que les tarifs demandés et prélevés sont conformes aux tarifs acceptés par les deux autorités aéronautiques, et

b) qu'aucune entreprise de transport aérien ne réduit, par quelque moyen, quelque partie que ce soit de ces tarifs.

9. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut concurrencer tout tarif légitime offert au public pour des services de transport aérien entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers sur des trajets comparables, lorsqu'il y a un écart de pas plus de 20% à partir de la distance orthodromique entre les points auxquels s'applique le tarif concurrencé.

10. Aux fins du présent Article, l'expression "concurrencer" désigne le droit qu'a une entreprise de transport aérien d'établir en tout temps, en utilisant (au besoin) la procédure

accélérée de dépôt ou de notification prévue au paragraphe 2, pour le transport entre les mêmes points, un tarif (prix et conditions) identique à celui de toute(s) entreprise(s) de transport aérien régulier de l'une ou l'autre Partie contractante ou à celui de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien régulier du tiers pays concerné, sauf pour les différences dans les conditions liées au trajet, aux liaisons intra- et inter-compagnies, au type d'aéronef ou, dans le cas du transport de marchandises, aumode de transport et cela, sans égard au droit qu'a ladite entreprise de mener cette activité de transport ou d'établir ce prix en combinant plusieurs prix. Les tarifs des services réguliers et les prix des vols nolisés ne doivent pas être combinés pour concurrencer des tarifs.

11. Si un tarif d'une entreprise de transport aérien désignée qui était concurrencé par une autre entreprise de transport aérien en vertu des dispositions de l'alinéa 1c) ou un tarif qui était concurrencé en vertu des dispositions du paragraphe 9 n'est plus en vigueur, le tarif concurrent cessera d'être en vigueur dix (10) jours après la date d'expiration du tarif était concurrencé.

Article XIII

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exemptera l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consomptibles, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris tes boissons, le tabac et d'autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette ou ces entreprises désignées.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte:

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante. Cette disposition ne peut être inter-

prétée comme signifiant qu'une Partie contractante peut être assujettie à obligation de rembourser les droits de douane qui ont déjà été perçus sur les objets susmentionnés.

3. L'équipement normal des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à leur bord, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une manière conformément aux règlements douaniers.

Article XIV

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les fonds obtenus par chacune dans le cours normal de ses opérations. Ces transferts se feront sur la base des taux de change qui ont cours sur le marché pour les paiements courants et ne seront assujettis qu'aux règlements de change que chaque Partie applique à tous les pays dans des circonstances similaires. Le transfert de fonds n'est assujetti à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

Article XV

Les revenus ou bénéfices qu'une entreprise de transport aérien désignée, qui a le statut de résident aux fins de l'impôt sur le revenu dans le territoire de l'une des Parties contractantes, tire de l'exploitation de services en trafic international seront exemptés de tout impôt sur le revenu et de toutes autres taxes sur les bénéfices imposés par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

Article XVI

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des titres de transport directement ou, à son gré, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne pourra acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

Article XVII

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes seront autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentants et des employés des secteurs commercial, opérationnel et technique tel que requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré d'une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes, ces services pourront être assurés par son propre personnel, ou par du personnel de toute

autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Les deux Parties contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas de visiteur ou autres documents analogues les employés assurant certains services et fonctions temporaires, sauf dans des cas particuliers déterminés par les autorités nationales concernées. Si des permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues sont exigés, ils seront délivrés promptement de manière à ne pas retarder l'entrée des employés concernés.

Article XVIII

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront, ou demanderont à leurs entreprises désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus.

Article XIX

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article XX

1. Les dispositions énoncées aux Articles VII, VIII, IX, X XIII, XIV, XV, XVII, XVIII et XIX du présent Accord s'appliqueront également aux vols nolisés effectués par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

2. La disposition du paragraphe 1 du présent Article n'affectera pas les lois et règlements nationaux régissant le droit des transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ou la conduite des transporteurs ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces opérations.

Article XXI

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord ou son Annexe, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Toute modification à l'Accord convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées, par écrit, qu'elles ont complété les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

3. Toute modification à l'Annexe convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Articles XXII

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend: le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai spécifié, ou gré le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un état tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantcs ne se conforme pas â une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

Article XXIII

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord: cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXV

Si une Convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette Convention prévaudront.

Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'Article XIX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la Convention multilatérale.

Article XXVI

1. Le présent Accord entrera en vigueur à une date qui sera précisée dans un échange de notes diplomatiques, lesquelles préciseront que les formalités requises par les lois nationales de chaque Partie contractante ont été respectées.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays Bas, le présent Accord s'appliquera au territoire du Royaume en Europe.

3. La date de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera, en ce qui touche les services de transport aérien entre le Canada et les Pays l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas signé à Ottawa le 17 juin 1974.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Ottawa, ce 2ième de Juin 1989, dans les langues française, anglaise et néerlandaise, chaque version faisant également foi.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

Pour le gouvernement du Royaume des Pays-Bas

BENOIT BOUCHARD

Pour le gouvernement du Canada

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

A. Les Pays-Bas

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des Pays-Bas:

1. Les Pays-Bas - Montréal - New York (NY)* - points aux Etats-Unis** qui seront désignés par les Pays-Bas, et Mexico*** et vice versa

* pour les services tout cargo seulement

** les droits de cinquième liberté ne sont exercés que sur les services entre Montréal et Houston et entre Montréal et Orlando

*** les droits de cinquième liberté ne sont pas exercés sur les services entre Montréal et Mexico, sauf s'il en est autrement convenu.

2. Les Pays-Bas - Montréal et/ou Toronto et/ou Halifax et/ou Ottawa et vice versa.

3. Les Pays-Bas - Calgary et/ou Vancouver et vice versa.

B. Le Canada

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada:

1. Canada - points intermédiaires qui seront désignés par le Canada - Amsterdam et deux autres points aux Pays-Bas qui seront désignés par le Canada - points au-delà des Pays-Bas qui seront désignés par le Canada en Europe, en Afrique au nord du Sahara, au Proche et au Moyen-Orient, en Asie et au-delà, et au-delà à destination du Canada et vice versa.

Note 1: Les points désignés peuvent être changés tous les six mois sur préavis de 60 jours donné aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Note 2: Les correspondances intra-compagnies sont autorisées aux Pays-Bas et au Canada à la condition que les passagers/marchandises restent en transit.

Note 3: Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, pour tout vol et à son choix, exploiter des vols réguliers dans l'une ou l'autre ou les deux directions, combiner des numéros de vol, différents dans l'exploitation d'un même aéronef, desservir des points sur les routes suivant n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, sans limitation quant à la direction ou à la géographie, et omettre des escales à un ou plusieurs points sans perdre le droit d'embarquer ou de débarquer et de transporter des passagers ou des marchandises, à la condition que chaque vol commence ou finisse sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Note 4: Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'exercera son droit de désigner plus de deux entreprises de transport aérien conformément à l'Article IV du présent Accord sans avoir obtenu au préalable l'assentiment de l'autre Partie contractante.

Note 5: Si une deuxième entreprise canadienne de transport aérien est désignée conformément à l'Article IV du présent Accord, les droits de cinquième liberté qu'elle peut ex-

ercer sont limités à deux points que désignera le Canada. Ces points, une fois choisis, ne peuvent être changés qu'avec l'assentiment des autorités aéronautiques des Pays- Bas.

Note 6: Si une deuxième entreprise de transport aérien est désignée par les Pays-Bas conformément à l'Article IV du présent Accord, la deuxième entreprise de transport aérien désignée doit se limiter à exploiter des services à destination ou en provenance de deux des points au Canada nommés dans le Tableau de routes A ci-dessus.

[ÉCHANGE DE NOTES]

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

CANADA

Ottawa, le 2 juin 1989

No. JLA-5162

Excellence,

En ce qui concerne l'Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas, signé aujourd'hui â Ottawa, j'ai l'honneur de proposer l'entente suivante nos deux gouvernements:

I. Pendant que des services aériens sont exploités entre Amsterdam et Toronto par une entreprise de transport aérien désignée par les Pays-Bas, les services depuis longtemps établis entre Montréal et les Pays-Bas (en Europe) seront maintenus, sauf en cas de force majeure, par leurs entreprises de transport aérien désignées d'une manière et à un niveau qui, après consultations entre les entreprises de transport aérien désignées et avec l'approbation des autorités aéronautiques, assurent que les exigences du marché et les besoins des voyageurs et des expéditeurs continueront d'être pleinement respectés;

2. En ce qui concerne l'Article XVIII du présent Accord, les Parties contractantes se sont entendues pour que des données statistiques continuent d'être fournies aux autorités compétentes conformément aux arrangements existants ou aux nouveaux arrangements qui pourront de temps â autre être convenus entre les autorités des deux Parties, en tenant compte des développements technologiques. On prendra également en compte, le cas échéant, les perfectionnements susceptibles d'améliorer ta qualité de l'information fournie.

Si les propositions susmentionnées sont acceptables à votre gouvernement, j'ai l'honneur de proposer que la présente Note, dont les versions française et anglaise font également foi, et votre réponse à cet effet, constituent une entente nos deux gouvernements, laquelle prendra effet à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

JOE CLARK
Le Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures,

Son Excellence Jan Frederick Evert Breman
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas
Ottawa

II

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

Ottawa, 2 juin 1989

No. 20174

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note no. JLA-5162 d'aujourd'hui, qui s'énonce comme suit:

[Voir note I]

En outre, j'ai l'honneur de confirmer que les propositions contenues dans votre Note rencontrent l'agrément de mon gouvernement et que votre Note et la présente Note en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, constituent une entente entre nos deux gouvernements, laquelle prend effet à la date de la présente Note.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler les assurances de ma très haute considération.

JAN F.E. BREMAN
Ambassadeur

Le très honorable Joe Clark
Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures
Ottawa

No. 40017

Netherlands
and
Canada

Exchange of letters constituting an agreement on the operation of charter flights between the Kingdom of the Netherlands and Canada. Ottawa, 2 June 1989

Entry into force: *1 February 1990, in accordance with the provisions of the said letters*

Autbentic texts: *English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Canada

Écbange de lettres constituant un accord relatif à l'exploitation de vols affrétés entre le Royaume des Pays-Bas et le Canada. Ottawa, 2 juin 1989

Entrée en vigueur : *1er février 1990, conformément aux dispositions desdites lettres*

Textes authentiques : *anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

Ottawa, June 2, 1989

No. JLA-5163

Excellency,

I have the honour to refer to consultations between Canada and the Netherlands which took place in The Hague on September 30 - October 4, 1985 on matters relating to the operation of non-scheduled (charter) flights and to propose the following Agreement between our two Governments:

1. The advance booking period applicable to Advance Booking Charters originating in Canada or in the Netherlands and which are operated by air carriers of Canada or of the Nether shall be twenty-one (21) days, or any shorter period as may be determined by the rules of the country of origin of the charters. Charters price deposits will be paid, if prescribed, concidentally with the advance booking period agreed upon.

2. Information concerning passengers, if required from air carriers for suhmission to the aeronautical authorities shall not contain more than the names of participants.

3. The aeronautical authorities of Canada and of the Netherlands shall not require that groups participating in Advance Booking Charter flights travel together on both the outward and return legs of the charter flights.

4. The aeronautical authorities of both countries shall allow the carriage of cargo on passenger charter flights, subject to applicable rules, if any, of the country of origin.

5. The aeronautical authorities of both countries have agreed to monitor the application of their charter regulations in order to maintain fair and competitive opportunities for charter carriers of the two countries.

If the above proposals are acceptable to your Government, I have the honour to propose that this Note, which is equally authentic in English and French, and your positive reply to that effect, shall constitute an Agreement between our two Governments which shall enter into force on the date on which the Agreement between Canada and the Kingdom of the Netherlands relating to Air Transport between Canada and the Netherlands enters into force.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

JOE CLARK
Secretary of State for External Affairs

His Excellency Jan Frederick Evert Breman
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands
Ottawa

II

ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

Ottawa, 2 June 1989

No. 20175

Dear Minister,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of today, No. JLA-5163, the text of which reads as follows:

[See note I]

I have furthermore the honour to confirm that the above proposals are acceptable to my Government and that your Note and this reply, which are authentic in English and French, constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date on which the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Canada relating to Air Transport between the Netherlands and Canada enters into force.

Please accept, Mr. Minister, the renewed assurance of my highest consideration.

JAN F.E. BREMAN
Ambassador

The Right Honourable Joe Clark
Secretary of State for External Affairs
Ottawa

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

CANADA

Ottawa, le 2 juin 1989

No. JLA-5163

Excellence,

J'ai l'honneur de me reporter aux consultations entre le Canada et les Pays-Bas menées à La Haye du 30 septembre au 4 octobre 1985 sur les questions touchant l'exploitation de vols non réguliers (affrétés) et de proposer l'Accord suivant entre nos deux gouvernements :

1. La période de réservation anticipée applicable aux vols d'affrètement à réservation anticipée provenant du Canada ou des Pays-Bas et qui sont exploités par les transporteurs aériens du Canada ou des Pays-Bas sera d'une durée de vingt-et-un (21) jours, ou de toute durée plus courte qui pourra être fixée selon les règles du pays d'origine desdits affrètements. Les dépôts pour réservation anticipée seront payés, le cas échéant, pendant la période de réservation anticipée dont les Parties auront convenu.

2. L'information sur les passagers que les transporteurs aériens pourraient devoir soumettre aux autorités aéronautiques ne contiendra que les noms des participants.

3. Les autorités aéronautiques du Canada et des Pays-Bas n'exigeront pas que les groupes participant à des vols d'affrètement à réservation anticipée voyagent ensemble sur les trajets aller et retour d'un vol affrété.

4. Les autorités aéronautiques des deux pays permettront le transport de marchandises sur les vols affrétés pour des passagers, sous réserve, le cas échéant, des lois applicables dans le pays origine.

5. Les autorités aéronautiques des deux pays ont convenu de suivre l'application de leurs règlements touchant les affrètements afin d'offrir des possibilités justes et concurrentielles aux transporteurs à demande des deux pays.

Si les propositions ci-dessus sont acceptables à votre gouvernement, j'ai l'honneur de proposer que la présente Note, dont les versions française et anglaise font également foi, et votre réponse favorable à cet effet, constituent entre nos deux gouvernements un Accord qui entrera en vigueur à la date à laquelle l'Accord entre le Canada et le Royaume des Pays-Bas sur le transport aérien entre le Canada et les Pays-Bas entre en vigueur.

Veuillez, agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

JOE CLARK
Le Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures

Son Excellence Jan Frederick Evert Breman
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas
Ottawa

II

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

Ottawa, 2 juin 1989

No. 20175

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note no. JLA-5 163 d'aujourd'hui, qui s'énonce comme suit:

[Voir note I]

En outre, j'ai l'honneur de confirmer que les propositions contenues dans votre Note rencontrent l'agrément de mon gouvernement et que votre Note et la présente Note en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, constituent un Accord entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date à laquelle l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Canada sur le transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada entre en vigueur.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler les assurances de ma très haute considération.

JAN F.E. BREMAN
Ambassador

Le très honorable Joe Clark
Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures
Ottawa

No. 40018

Multilateral

Agreement estahlishing the Carihhean Environmental Health Institnte (with annex). Georgetown, 10 July 1980

Entry into force: *31 August 1988, in accordance with article 21 (see following page)*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Caribbean Community, 1 March 2004*

Multilatéral

Accord portant création de l'Institut de santé environnementale des Caraïbes (avec annexe). Georgetown, 10 juillet 1980

Entrée en vigueur : *31 août 1988, conformément à l'article 21 (voir la page suivante)*

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Communauté des Caraïbes, 1er mars 2004*

Participant	Ratification
Barbados	11 Mar 1982
Belize	26 Nov 1982
British Virgin Islands	1 Dec 1982
Dominica	26 Nov 1982
Grenada	14 Oct 1982
Guyana	27 Aug 1987
Jamaica	31 Aug 1988
Montserrat	16 Mar 1982
Saint Christopher and Nevis	14 May 1982
Saint Lucia	11 May 1982
Saint Vincent and the Grenadines	18 Dec 1986
Turks and Caicos Islands	28 Nov 1982

Participant	Ratification
Barbade	11 mars 1982
Belize	26 nov 1982
Dominique	26 nov 1982
Grenade	14 oct 1982
Guyana	27 août 1987
Jamaïque	31 août 1988
Montserrat	16 mars 1982
Saint-Christophe-et-Nevis	14 mai 1982
Saint-Vincent-et-les Grenadines	18 déc 1986
Sainte-Lucie	11 mai 1982
Îles Turques et Caïques	28 nov 1982
Îles Vierges britanniques	1 déc 1982

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT ESTABLISHING THE CARIBBEAN ENVIRONMENTAL HEALTH INSTITUTE

The Contracting Parties:

Seized with a common determination to improve the environmental health standards and consequently the quality of life of the people of the Caribbean Region, as articulated in the 1977 Declaration on Health of the Conference of Ministers Responsible for Health;

Recognising the need for a regional organisation to stimulate, coordinate and play a catalytic role in environmental management and environmental health, particularly in the areas of manpower development, project development, information collection and dissemination, and applied research;

Aware that a regional approach to the solution of environmental problems will not only be more cost effective but also aid the integration effort in a meaningful manner;

Convinced that the establishment of a regional institution for environmental management, with emphasis on environmental health, will expedite work on programmes designed to achieve the stated goals;

Hereby agree as follows:

Article 1. Establishment

The Caribbean environmental Health Institute (hereinafter referred to as "the Institute") is hereby established, having the membership, powers and functions hereinafter specified.

Article 2. Membership

1. Membership of the Institute shall be open to:

(a) States listed in the Annex to this Agreement;

(b) Any other State of the Caribbean Region which becomes a Member or Associate Member of the Caribbean Community;

(c) Any other State of the Caribbean Region approved by the Governing Body of the Institute.

2. The States listed in the Annex to this Agreement, the Governments of which sign the Agreement in accordance with Article 19, and ratify it in accordance with Article 20, shall become members of the Institute.

Article 3. Objectives of the Institute

1. The objectives of the Institute shall be:

(a) to provide technical and advisory services to Member States in all areas of environmental management, including water supplies, liquid waste and excreta disposal, solid waste management, water resource management, coastal zone management including beach pollution, air pollution, occupational health, vector control, agricultural pollution and pesticides control, disaster prevention and preparedness, natural resource conservation, environmental institution development and the socio-economic aspects of environmental management;

(b) to prepare and keep inventories of:

(i) education and training programmes especially those in related disciplines;

(ii) regional experts and other manpower resources;

(c) to promote and collaborate in the planning and programming of symposia, workshops, and on-the-job training in Member States;

(d) to conduct courses, seminars, symposia and other workshops at either the Institute or other selected regional institutions;

(e) to arrange and accept grants for financing scholarships and fellowships to facilitate the training of nationals of Member States;

(f) to act as:

(i) a regional reference centre for the collection and dissemination of technical and scientific information;

(ii) a focal point for various environmental monitoring networks for the collection and dissemination of environmental data, especially health-related, in the Caribbean Region;

(g) (i) to promote and co-ordinate applied research relevant to the environmental problems of the Caribbean Region as identified by Member States;

(ii) to stimulate the provision of engineering, public health laboratory and other related environmental services for Member States, or groups of Member States in accordance with their desires;

(iii) to promote uniformity in professional praetice, design standards, and technical methods in programmes formulated for the improvement of environmental health and environmental management;

(h) to promote activities which will facilitate the implementation of the Environmental Health Strategy.

2. For the purposes of this Article, the Institute may take such action as may be necessary or expedient for the attainment of its objectives and the performance of its functions.

Article 4. Structure of the Institute

The Institute shall have the following:

(a) a Governing Body;

(b) a Board of Directors with a Chairman and Deputy Chairman;

(c) an Executive Director;

(d) such other officers and staff as may be necessary.

Article 5. Governing Body of the Institute

1. The Conference of Ministers Responsible for Health (hereinafter referred to as "the Conference") shall be the Governing Body of the Institute.

2. Without prejudice to the generalities of paragraph 1 of this Article, the Conference shall have the power to:

(a) give general or specific policy directions to the Board of Directors;

(b) appoint an Executive Director after it has considered the recommendation of the Board of Directors;

(c) appoint the Chairman of the Board of Directors;

(d) authorise agreements to be entered into with other countries, international agencies and entities;

(e) approve the budget of the Institute to be prepared annually for the following three (3) financial years;

(f) approve the work programme annually for the next following three (3) financial years.

Article 6. Membership of the Board

1. The composition of the Board of Directors (hereinafter referred to as "the Board") shall be as follows:

(a) One member nominated by:

(i) the Government of Barbados;

(ii) the Government of Guyana;

(iii) the Government of Jamaica;

(iv) the Government of Saint Lucia;

(v) the Government of Trinidad and Tobago;

(vi) the Governments of Grenada and St. Vincent;

(vii) the Governments of Antigua and Dominica;

(viii) the Governments of Bahamas and Bermuda;

(ix) the Governments of Belize, St. Christopher-Nevis-Anguilla, and Montserrat;

(x) the Caribbean Development Bank;

(xi) the Caribbean Community Secretariat;

(b) the Chairman;

(c) a representative from:-

(i) the University of the West Indies;

(ii) the University of Guyana;

(iii) the Pan American Health Organisation/ World Health Organisation;

(iv) the United Nations Environment Programme;

(d) the executive Director ex-officio,

2. Subject to the provisions of paragraph 2 of Article 8, the Chairman and the Executive Director, together with the representatives of Guyana the Caribbean Community Secretariat, University of the West Indian, University of Pan American Health Organisation/ World Health Organisation, United Nations Environment Programme and the Caribbean Development Bank, shall sit as non-voting members of the Board.

3. (a) Alternate Directors shall be appointed by the appropriate authorities in accordance with paragraph I above.

(b) Directors and Alternate Directors shall be persons of integrity and high competence preferably with wide professional experience in Environmental Health, Environmental Management, or Community Health with respect to practice, administration or research and shall be selected with due regard to the principles of equitable geographical distribution.

4. Directors shall hold office for a term of three years and shall be eligible for reappointment for not more than another term in succession. They shall continue in office until their successors shall have been appointed and assumed office. If the office of a Director becomes vacant before the expiration of his term of office, the vacancy shall be filled by a new Director who shall be appointed in the same manner as his predecessor and he shall hold office for the remainder of the term of office of his predecessor.

Article 7. Functions And. Powers of the Board of Directors

1. The Board of the Institute shall be responsible, subject to any directions of the Conference, for the general operation of the Institute. It shall implement the general policies of the Institute and may give the Executive Director general instructions for the implementation of such policies.

2. Without prejudices to the functions specified in paragraph 1 of this Article, the Board shall:

(a) make recommendations to the Conference in respect of the appointment of the Executive Director;

(b) receive and may approve the annual report of the Executive Director, which shall include the financial report;

(c) make recommendations for the approval annually by the Conference of the work programmes for the next following three financial years;

(d) make recommendations for the approval by the Conference of Estimates of Expenditure and the audited accounts of the Institute;

(e) assist the Executive Director in seeking the support and the resources necessary for the fulfilment of the objectives of the Institute;

(f) except as is otherwise provided exercise control over appointments, and termination of appointments;

(g) cause to be kept appropriate books of account, which shall be audited at least once a year by an auditor who shall be a qualified and independent accountant appointed by the Board and shall also cause to be prepared annual audited statements showing in detail the

income and expenditure of the Institute and the assets and liabilities as they stood at the end of the immediate preceding financial year;

(h) carry out such other functions as the Conference may delegate to it from time to time.

3. The Board may delegate to the Executive Director such of its functions as it thinks fit, provided that no such delegation shall preclude the Board from so acting at any time it thinks fit, without prejudice however to anything done by the Executive Director under that delegation.

4. The Board may also appoint a Technical Advisory Committee to assist in discharging its responsibilities if this is considered necessary.

Article 8. Meetings of the Board

1. The Board shall meet at least twice a year or as often as the business of the Institute may require. A majority of Directors entitled to vote shall constitute a quorum for any Meetings of the Board.

2. Each Director entitled to vote shall have one vote and the Chairman shall have a casting vote only.

3. Subject to this Agreement, the Board shall regulate its own procedure.

Article 9. Chairman of the Board

1. The Chairman of the Board shall be appointed by the Conference after considering the recommendation of the Board.

2. The Chairman of the Board while holding office shall not be a Director or Alternate Director appointed by a Member State or any Body which is represented on the Board.

3. The term of office of the Chairman shall be for three years and he shall be eligible for reappointment.

4. The Deputy Chairman shall be elected by the Board from among its members.

Article 10. The Executive Director

1. The duties of the Executive Director shall include:

(a) the day-to-day Management and control of the Institute;

(b) the control of the expenditure of the funds of the Institute within the approved estimates;

(c) the performance of such functions of the Board as may be delegated to him;

(d) the organisation of special programmes and projects in furtherance of the objectives of the Institute;

(e) ensuring that the correct procedures are followed with respect to all matters within the competence of the Institute;

(f) representation, either personally, or by a nominee appointed by him, upon such Authorities, Boards or Committees of the Caribbean Community as may be agreed on with the Community;

(g) the submission of an annual report to the Board;

(h) preparation annually for approval by the Board of work programmes for the next following three financial years;

(i) preparation annually for the approval by the Board of Directors, of estimates of expenditure for the next following financial year.

2. In the absence or the incapacity of the Executive Director or while that office is vacant, the Board shall make suitable arrangements for the carrying out of the duties of the Executive Director and shall submit such arrangements for the approval of the Conference.

Article 11. Staff of the Institute

1. The Institute shall appoint such members of its staff in accordance with the estimates approved by the Conference as are necessary for the performance of its functions.

2. All staff appointments shall be made subject to the terms and conditions of service determined by the Board.

Article 12. Revenue

The revenue of the Institute shall be derived from:

(a) the annual contributions of Member States;

(b) such contributions as may be made by other States or agencies whether within or outside the Region;

(c) such grants as may be made from any source for the financing of applied research, information collection and dissemination, manpower development, advisory services, engineering projects, fellowships, holding of symposia, courses or for any other purpose consistent with its objectives as set out in Article 3;

(d) such fee as may be determined from time to time by the Board as fees payable to the Institute;

(e) payments made to the Institute in consideration of consultancy services provided through the Institute;

(f) income from any other sources.

Article 13. Location of the Institute

1. The Headquarters of the Institute shall be located in Saint Lucia.

2. The secretory-general of the Caribbean Community Secretariat shall negotiate suitable arrangements with the Government of Saint Lucia for the establishment of the Headquarters of the Institute at the Research and Control Department, Morne Fortune.

3. The conclusion of such arrangements shall be subject to the approval of the Conference.

4. The Institute may establish in any Member State such other branch or research stations as may be deemed necessary by the Board.

Article 14. Relations with Regional or National Teaching Institutions or Research Centre

The Institute shall seek such affiliation with regional or national teaching or research centres as will promote the achievement of its objectives.

Article 15. Legal Status

1. The Institute shall possess full juridical personality.

2. The Institute shall enjoy in each Member State such legal status and legal capacity as may be necessary for the fulfilment of its objectives and the exercise of its functions. In particular the Institute shall have the capacity to:

(a) contract;

(b) acquire and dispose of movable and immovable property;

(c) institute legal proceedings.

3. The Institute shall enjoy in each Member State such privileges and immunities as may be necessary for the fulfilment of its objectives and the exercise of its functions. In particular, property and assets of the Institute wheresoever located, and by whomsoever held, shall be immune from either confiscation or expropriation.

4. The Institute nay cooperate with international organisations active in similar fields and may seek all appropriate contacts with a view to cooperating with other Institutions in similar fields.

Article 16. Immunities and Privileges of Institute Personnel

The Executive Director and other officials and employees of, and experts performing missions for, the Institute:

(a) shall be immune from legal process with respect to acts performed by them in their official capacity;

(b) except in the countries of which they are citizens, shall be accorded such immunities from immigration restrictions, alien registration requirements and national service obligations, and such facilities as regards exchange control, as are not less favourable than those accorded by the participating Governments concerned, to the representatives, officials, and employees of diplomatic missions of comparable rank.

Article 17. Disputes

1. If a dispute should arise between the Institute and a Member State or any of the Authorities represented on the Board, such dispute shall be submitted to arbitration by a Tri-

bunal of three Arbitrators. Each party shall appoint one arbitrator and the two arbitrators shall appoint a third who shall be Chairman. If within 30 days of the request for arbitration either party has not appointed an arbitrator, or if within 15 days of the appointment of the second arbitrator, the third arbitrator has not been appointed either party may request the Secretary-General of the Caribbean Community Secretariat to appoint an arbitrator.

2. The procedure of the arbitration shall be fixed by the arbitrators. However, the third arbitrator shall be empowered to supply all rules of procedure in any case of disagreement with respect thereto.

3. The majority vote of the arbitrators shall be sufficient to reach a decision which shall be final and binding upon the parties.

Article 18. Implementation

Member States shall take all steps necessary for the implementation of this Agreement.

Article 19. Signature

This Agreement shall be deposited with the Secretariat of the Caribbean Community (hereinafter referred to as "the Depositary") and shall be open for signature until the entry into force of this Agreement, by any of the states listed in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as "the Annex").

Article 20. Ratification

This Agreement shall be subject to ratification by the signatories in accordance with their respective constitutional procedures. Amendments to the Agreement shall likewise be subject to ratification by all Member States. Instruments of Ratification shall be deposited with the Depositary which shall transmit certified copies to each Member State.

Article 21. Entry into Force

This Agreement shall enter into force by the deposit of the Instruments of Ratification in accordance with Article 20 by six of the States listed in thc Annex including any three out of Barbados, Guyana, Jamaica and Trinidad and Tobago and three out of the remaining States listed in the Annex.

Article 22. Accession

1. Any State listed in the Annex which, upon the entry into force of this Agreement has not signed this Agreement in accordance with Article I9 and which wishes to become a Member after that date may accede to the Agreement by deposit of appropriate Instruments of Accession with the Depositary.

2. Any State other than States listed in the Annex which becomes a Member or Associate Member of the Caribbean Community or any other State of the Caribbean Region approved by the Governing Body of the Institute may accede to the Agreement.

3. Admission to membership under paragraph 2 of this Article shall be upon such terms and conditions as the Conference may decide and shall take effect from the date on which the appropriate Instrument of Accession is deposited with the Depositary.

Article 23. Amendment

1. Any Member State may make proposals for amending this Agreement. Such proposals shall be submitted to the Conference for its approval through the Depositary.

2. Any proposed amendment that is approved by the Conference shall be submitted to each Member State for ratification.

3. Any such amendment shall enter into force upon the deposit of the Instruments of Ratification by all Member States.

Article 24. Withdrawal

1. Any Member State may withdraw from this Agreement by giving not less than 12 months notice in writing to the Depositary which shall forthwith notify other Member States.

2. A Member State withdrawing undertakes to honour any financial obligations duly assumed during its participation in this Agreement.

Article 25. Inaugural Meeting

As soon as this Agreement enters into force, each Member State together with the authorities represented on the Board shall appoint a Director of the Board in accordance with Article 6, and the Secretary-General of the Caribbean Community Secretariat shall convene the Inaugural Meeting of the Board of Directors.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have affixed their signatures to this Agreement.

Done at Georgetown, this 10th day of July One thousand nine hundred and eighty in a single copy which shall be deposited with the Caribbean Community Secretariat which shall transmit certified copies to all the Contracting States.

Signed by

For the Government of Antigua on 82:06:08

at Botanic, Antigua

Signed by

For the Government of Bahamas on 1 March 1988.

at Georgetown, Guyana.

Signed by

For the Government of Barbados on 81-07-15

at Belize City, Belize

Signed by

For the Government of Belize on 25 January 1982

at St. Kitts - Nevis

Signed by

For the Government of Bermuda on

at

Signed by

For the Government of Cayman Islands on

at

Signed by

For the Government of Commonwealth of Dominica on 15th July 198

at Belize City, Belize

Signed by

For the Government of Grenada on

at

Signed by

For the Government of Guyana on 1st August 1980

at

Signed by

For the Government of Jamaica on

at

Signed by

For the Government of Montserrat on 15/7/81

at

Signed by S. Earl Morris

For the Government of St. Christopher-Nevis-Anguilla on 30th Mar, '81

at Basseterre, St. Kitts.

Signed by

For the Government of Saint Lucia on 17th July 1980

at

Signed by

For the Government of St. Vincent and the Grenadines on

at

Signed by

For the Government of Trinidad and Tobago on

at

Signed by

For the Government of Turks and Caicos Islands on 18th October 82

at Grand Turk.

Signed by Ralph T. O'Neal

For the Government of Virgin Islands (British) on 16th July 1981

at Belize City, Belize.

ANNEX (ARTICLE 2)

LIST OF STATES

Antigua
Bahamas
Barbados
Belize
Bermuda
Cayman Islands
Commonwealth of Dominica
Grenada
Guyana
Jamaica
Montserrat
St. Christopher-Nevis-Anguilla
Saint Lucia
St. Vincent and the Grenadines
Trinidad and Tobago
Turks and Caicos Islands
Virgin Islands (British)

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD PORTANT CRÉATION DE L'INSTITUT DE SANTÉ ENVIRONNEMENTALE DES CARAÏBES

Les Parties contractantes:

Désireuses d'améliorer les normes de santé environnementale et, par suite, la qualité de vie des populations de la région des Caraïbes, comme précisé dans la Déclaration sur la santé de la Conférence des Ministres chargés de la santé, de 1977;

Constatant la nécessité de créer une organisation régionale chargée de stimuler, de coordonner et de jouer un rôle de catalyseur dans la gestion et la santé environnementales, notamment dans les domaines du développement de la main d'oeuvre, de l'élaboration des projets, de la collecte et de la diffusion de l'information et de la recherche appliquée;

Ayant conscience qu'une approche régionale à la solution des problèmes d'environnement sera non seulement la plus rentable mais contribuera également à l'intégration de manière sensible;

Convaincues que la création d'une institution régionale pour la gestion de l'environnement, l'accent étant mis sur la santé environnementale, accélérera les travaux sur les programmes visant à atteindre les objectifs mentionnés;

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier. Création

L'Institut environnemental des Caraïbes (ci-après dénommé "l'Institut") est créé en vertu du présent Accord avec la composition, les pouvoirs et les fonctions spécifiés ci-après.

Article 2. Composition

1. Pourront faire partie de l'Institut:

a) les États énumérés dans l'Annexe au présent Accord;

b) tout autre État de la région des Caraïbes, qui devient membre ou membre associé de la Communauté des Caraïbes;

c) tout autre État de la région des Caraïbes approuvé par l'organe directeur de l'Institut.

2. Les États énumérés dans l'Annexe au présent Accord, dont les Gouvernements signent le présent Accord, conformément à l'Article 19, et le ratifient en conformité avec l'Article 20, deviennent membres de l'Institut.

Article 3. Objectifs de l'Institut

1. L'Institut a pour objectifs:

a) de fournir des services techniques et consultatifs aux États membres dans tous les domaines de la gestion de l'environnement, et notamment approvisionnement en eau, évacuation des déchets liquides et autres, gestion des déchets solides, et celle des ressources en eau, aménagement de la zone côtière et en tenant compte notamment des aspects suivants: pollution des plages et pollution de l'air, santé professionnelle, contrôle des vecteurs, lutte contre la pollution agricole et contre les ravageurs, prévention et planification préalable des catastrophes, conservation des ressources naturelles, mise en place d'organismes chargés de l'environnement et aspects socio-économiques de la gestion de l'environnement;

b) d'établir, de tenir à jour et d'actualiser des registres:

i) des programmes d'enseignement et de formation, spécialement ceux qui intéressent les disciplines correspondantes;

ii) des experts régionaux et d'autres ressources humaines;

c) de promouvoir la planification et la programmation de colloques, d'ateliers et de stages de formation en cours d'emploi dans les États membres et d'y collaborer;

d) d'organiser des cours, des séminaires, des colloques et autres ateliers soit à l'Institut, soit dans d'autres institutions régionales;

e) de solliciter et d'accepter des donations pour le financement de bourses d'études et de perfectionnement en vue de faciliter la formation de nationaux des États membres;

f) de faire fonction:

i) de centre régional de référence pour la collecte et la diffusion des informations techniques et scientifiques;

ii) de point focal pour les différents réseaux de surveillance de l'environnement pour la collecte et la diffusion de données sur l'environnement, spécialement celles qui sont liées à la santé dans la région des Caraïbes;

g) i) de promouvoir et de coordonner la recherche appliquée intéressant les problèmes environnementaux de la région des Caraïbes, tels qu'ils ont été identifiés par les États membres;

ii) de stimuler la création de services d'ingénierie, de laboratoires de santé publique et autres services connexes pour les États membres ou les groupes d'États membres, conformément à leurs désirs;

iii) de favoriser la normalisation des pratiques professionnelles, l'élaboration de normes et les méthodes techniques pour les programmes élaborés en vue d'améliorer la santé et la gestion environnementales;

h) d'encourager les activités qui faciliteront l'application de la Stratégie de la santé environnementale.

2. Aux fins du présent article, l'Institut peut prendre toutes les mesures jugées nécessaires ou utiles pour atteindre ses objectifs et remplir ses attributions.

Article 4. Structure de l'institut

Les organes de l'Institut sont les suivants:

a) un organe directeur;

b) un Conseil d'administration ayant à sa tête un Président et un Président adjoint;

c) un Directeur exécutif;

d) tous autres fonctionnaires et personnel selon les besoins.

Article 5. Organe Directeur de l'Institut

1. La Conférence des Ministres chargés de la santé (ci-après dénommée "la Conférence") est l'organe directeur de l'Institut.

2. Sans préjuger des dispositions générales du paragraphe 1 du présent article, la Conférence est habilitée à:

a) fixer des orientations générales ou spécifiques au Conseil d'administration;

b) nommer le Directeur exécutif après examen de la recommandation du Conseil d'administration;

c) nommer le Président du Conseil d'administration;

d) autoriser les accords à conclure avec d'autres pays, des organisations et des entités internationales;

e) approuver le budget de l'Institut, qui sera établi chaque année pour les trois (3) années budgétaires suivantes;

f) approuver le programme de travail annuel pour les trois (3) années budgétaires suivantes.

Article 6. Composition du Conseil

1. La composition du Conseil d'administration (ci-après dénommé "le Conseil") est la suivante:

a) un membre nommé par

i) le Gouvernement de la Barbade;

ii) le Gouvernement du Guyana;

iii) le Gouvernement de la Jamaïque;

iv) le Gouvernement de Sainte-Lucie;

v) le Gouvernement de Trinité-et-Tobago;

vi) les Gouvernements de la Grenade et de St. Vincent;

vii) les Gouvernements d'Antigua et de la Dominique;

viii) les Gouvernements des Bahamas et des Bermudes;

ix) les Gouvernements de Belize, St. Christopher-Nevis-Anguilla et Montserrat;

x) la Banque de développement des Caraïbes;

xi) le Secrétariat de la Communauté des Caraïbes;

b) le Président;

c) un représentant de:

i) l'Université des Indes occidentales;

ii) l'Université du Guyana;

iii) l'Organisation panaméricaine de la santé/Organisation mondiale de la santé;

iv) le Programme des Nations Unies pour l'environnement;

d) le Directeur exécutif ès-qualités.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 8, le Président et le Directeur exécutif, ainsi que les représentants du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes, de l'Université des Indes occidentales, de l'Université du Guyana, de l'Organisation panaméricaine de la santé/Organisation mondiale de la santé, du Programme des Nations Unies pour l'environnement et de la Banque de développement des Caraïbes font partie du Conseil en tant que membres sans droit de vote.

3. a) Les administrateurs suppléants sont désignés par les autorités compétentes, conformément au paragraphe 1 ci-dessus;

b) Les administrateurs et leurs suppléants sont des personnes choisies pour leur intégrité et leur niveau élevé de compétence, pouvant également faire preuve d'une grande expérience professionnelle en matière de santé environnementale, de gestion environnementale, ou de santé de la communauté en ce qui concerne la pratique, la gestion ou les recherches et seront choisis compte tenu des principes d'une répartition géographique équitable.

4. La durée du mandat des administrateurs est de trois ans et les intéressés pourront prétendre à un rengagement pour au plus un autre mandat immédiatement après. Les intéressés restent en poste jusqu'à ce que leurs successeurs soient nommés et aient pris leurs fonctions. Si le poste d'un administrateur devient vacant avant l'expiration du mandat de l'impétrant, ledit poste est occupé par un nouvel administrateur qui est nommé de la même manière que son prédécesseur et qui remplit les fonctions pour le reste du mandat de son prédécesseur.

Article 7. Attributions et pouvoirs du conseil d'administration

1. Le Conseil de l'Institut est chargé, sous réserve des orientations de la Conférence, du fonctionnement général de l'Institut. Il met en oeuvre les politiques générales de l'Institut et peut donner au Directeur exécutif des instructions pour l'application desdites politiques.

2. Sans préjuger des fonctions spécifiées au paragraphe I du présent article, le Conseil:

a) fait des recommandations à la Conférence en ce qui concerne la nomination du Directeur exécutif;

b) reçoit et approuve le rapport annuel du Directeur exécutif, qui contient le rapport financier;

c) fait des recommandations pour l'approbation annuelle par la Conférence du programme de travail portant sur les trois années budgétaires suivantes;

d) fait des recommandations pour l'approbation par la Conférence des estimations de dépenses et des comptes vérifiés de l'Institut;

e) assiste le Directeur exécutif dans la recherche des soutiens et des ressources dont l'Institut a besoin pour atteindre ses objectifs;

f) exerce un contrôle, sauf disposition contraire, sur les nominations et la durée des affectations;

g) surveille les comptes qui feront l'objet d'une vérification au moins une fois par an par un vérificateur qui sera un expert comptable qualifié et indépendant, nommé par le Conseil, et devra également préparer les déclarations annuelles des comptes vérifiés exposant en détails les revenus et les dépenses de l'Institut, les avoirs et les obligations comme ils se présentent à la fin de l'année financière immédiatement précédente;

h) exécute toute autre fonction que la Conférence peut lui déléguer de temps à autre.

3. Le Conseil peut déléguer au Directeur exécutif certaines de ses attributions, comme il l'estime judicieux, à condition qu'aucune de ces délégations n'empêche le Conseil d'agir à tout moment comme il le pense souhaitable, sans toutefois préjuger de ce qu'a pu faire le Directeur exécutif pendant qu'il jouissait de la délégation de pouvoir.

4. Le Conseil peut aussi désigner un Comité consultatif technique, chargé de l'aider à accomplir sa tâche, le cas échéant.

Article 8. Réunions du Conseil

1. Le Conseil se réunit au moins deux fois par an et aussi souvent que les activités de l'Institut peuvent l'exiger. Une majorité des administrateurs jouissant du droit de vote constitue le quorum pour toutes les réunions du Conseil.

2. Chaque administrateur ayant le droit de vote dispose d'une voix et le Président a voix prépondérante.

3. Sous réserve du présent Accord, le Conseil établit son règlement intérieur.

Article 9. Président du Conseil

1. Le Président du Conseil est nommé par la Conférence après examen de la recommandation du Conseil.

2. Le Président du Conseil, pendant son mandat, n'est ni un administrateur ni un administrateur suppléant désigné par un État membre ou par un organe quelconque représenté au Conseil.

3. La durée du mandat du Président est de trois ans et il peut être réélu.

4. Le Président adjoint est élu par le Conseil parmi ses membres.

Article 10. Le Directeur Exécutif

1. Les attributions du Directeur exécutif sont les suivantes:

a) gestion et administration quotidienne de l'Institut;

b) contrôle des dépenses de l'Institut dans les limites des estimations approuvées;

c) accomplissement des tâches que le Conseil peut lui confier;

d) organisation de programmes et de projets spéciaux au bénéfice des objectifs de l'Institut;

e) veiller à ce que les procédures correctes soient appliquées dans toutes les matières relevant de la compétence de l'Institut;

f) représenter l'Institut, soit personnellement soit par l'intermédiaire d'une personne nommée par lui, auprès des autorités, conseils ou comités de la Communauté des Caraïbes, après accord de ladite Communauté;

g) soumettre le rapport annuel au Conseil;

h) élaborer chaque année, pour approbation par le Conseil, les programmes de travail pour les trois années budgétaires suivantes;

i) établir annuellement pour approbation par le Conseil d'administration une estimation des dépenses pour l'année budgétaire suivante.

2. Si le Directeur exécutif est absent, ou s'il est incapable de remplir ses fonctions ou si le poste est vacant, le Conseil peut prendre les dispositions voulues pour faire exécuter les tâches du Directeur exécutif et soumettre ces arrangements à la Conférence pour approbation.

Article 11. Personnel de l'institut

1. L'Institut désigne les membres de son personnel conformément aux estimations approuvées par la Conférence et qui lui sont nécessaires pour jouer son rôle.

2. Toutes les nominations de personnel sont faites en application des termes et conditions de services déterminés par le Conseil.

Article 12. Recettes

Les recettes de l'Institut proviennent:

a) des contributions annuelles des États membres;

b) des contributions susceptibles d'être faites par d'autres États ou organismes de la région ou hors de la région;

c) de donations qui peuvent provenir de n'importe quelles sources pour le financement des activités de recherche appliquée, la collecte et la diffusion des informations, la création de main d'oeuvre, les services consultatifs, les projets d'ingénierie, les bourses d'études, l'organisation de colloques, de stages et pour toute autre fin correspondant à ses objectifs tels qu'ils sont énumérés à l'article 3;

d) des honoraires qui peuvent être déterminés de temps à autre par le Conseil comme payables à l'Institut;

e) des paiements faits à l'Institut en considération des services consultatifs que ce dernier a fournis;

f) de revenus de toutes autres sources.

Article 13. Siège de l'Institut

1. Le Siège de l'Institut est situé à Sainte-Lucie.

2. Le Secrétaire général du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes négocie des arrangements adéquats avec le Gouvernement de Sainte-Lucie pour l'installation du siège de l'Institut au sein du Département de recherche et contrôle, Morne Fortune.

3. La conclusion de ces arrangements est soumise à l'approbation de la Conférence.

4. L'Institut peut installer dans n'importe quel État membre toute autre filiale ou station de recherches jugées nécessaires par le Conseil.

Article 14. Relations avec les établissements d'enseignement ou les centres de recherche régionaux ou nationaux

L'Institut recherche des associations avec les centres d'enseignement ou de recherches nationaux ou régionaux, susceptibles de favoriser la poursuite de ses objectifs.

Article 15. Capacité juridique

1. L'Institut possède la personnalité juridique pleine et entière.

2. L'Institut jouit dans chaque État membre du statut et de la capacité juridique requis pour lui permettre d'atteindre ses objectifs et de remplir ses fonctions, notamment l'Institut est habilité à:

a) établir des contrats;

b) acquérir des biens meubles et immeubles et à en disposer;

c) entamer des poursuites judiciaires.

3. L'Institut jouit dans chaque État membre des privilèges et immunités nécessaires pour lui permettre d'atteindre ses objectifs et d'exercer son rôle. En particulier, la propriété et les avoirs de l'Institut, où qu'ils soient situés et quel qu'en soit le détenteur, sont à l'abri de toute confiscation ou expropriation.

4. L'Institut peut coopérer avec des organisations internationales s'occupant de domaines similaires et nouer tous les contacts adéquats en vue de coopérer avec d'autres institutions.

Article 16. Immunités et privilèges du personnel de l'institut

Le Directeur exécutif et les autres fonctionnaires, employés et experts chargés de missions pour l'Institut;

a) jouissent de l'immunité en ce qui concerne les poursuites judiciaires pour ce qui est des actes accomplis par eux dans leur capacité officielle;

b) sauf dans les pays dont ils sont ressortissants, ils bénéficient de l'immunité quant aux restrictions à l'immigration, l'enregistrement des étrangers, l'obligation du service militaire et les facilités accordées en matière de contrôle des changes ne sont pas moins favorables

que celles accordées par les Gouvernements participants concernés, aux représentants, fonctionnaires et employés des missions diplomatiques de rang comparable.

Article 17. Différends

1. Si un différend surgit entre l'Institut et un État membre ou l'une quelconque des autorités représentées au Conseil, le différend en question est soumis à l'arbitrage d'un tribunal composé de trois arbitres. Chaque partie désigne un arbitre et les deux arbitres déjà nommés nomment le troisième qui fait fonction de président. Si, dans les 30 jours qui suivent la demande d'arbitrage, une partie n'a pas désigné son arbitre, ou si dans les 15 jours qui suivent la désignation du deuxième arbitre, le troisième n'a pas été nommé, l'une ou l'autre partie peut demander au Secrétaire général du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes de procéder à la nomination.

2. La procédure de l'arbitrage est fixée par les arbitres. Toutefois, le troisième peut être habilité à déterminer le règlement intérieur en cas de désaccord à ce sujet.

3. Les décisions prises à la majorité des arbitres sont définitives et contraignantes pour les parties.

Article 18. Application

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour l'application du présent Accord.

Article 19. Signature

Le présent Accord est déposé au Secrétariat de la Communauté des Caraïbes (ci-après dénommé "le Dépositaire") et il est ouvert à la signature, jusqu'à l'entrée en vigueur du présent Accord, par les États énumérés dans l'Annexe au présent Accord (ci-après dénommée "l'Annexe").

Article 20. Ratification

Le présent Accord est soumis à ratification par les signataires, conformément à leurs formalités constitutionnelles respectives. Les amendements à l'Accord sont eux-mêmes soumis à ratification par tous les États membres. Les instruments de ratification sont déposés chez le Dépositaire qui en transmet des copies certifiées à chaque État membre.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur après le dépôt des instruments de ratification, conformément à l'article 20, par six des États énumérés dans l'Annexe, dont trois de la Barbade, du Guyana, de la Jamaïque et de Trinité-et-Tobago et trois faisant partie des autres États énumérés dans l'Annexe.

Article 22. Adhésion

1. Tout État énuméré dans l'Annexe, qui, lors de l'entrée en vigueur du présent Accord, n'a pas signé ce dernier conformément à l'article 19 et qui désire devenir membre après cette date, peut adhérer à l'Accord en déposant les instruments adéquats auprès du Dépositaire.

2. Tout État autre que ceux énumérés dans l'Annexe, qui devient membre ou membre associé de la Communauté des Caraïbes ou tout autre État de la région des Caraïbes, approuvé par le Directeur de l'Institut peut adhérer à l'Accord.

3. L'admission à l'Institut aux termes du paragraphe 2 du présent article se fait dans les conditions fixées par la Conférence et prend effet à la date à laquelle l'instrument d'adhésion est déposé auprès du Dépositaire.

Article 23. Amendements

1. Un État membre peut faire des propositions pour amender le présent Accord. Ces propositions sont soumises à la Conférence pour approbation par l'intermédiaire du Dépositaire.

2. Tout amendement proposé qui est approuvé par la Conférence est soumis à chaque État membre pour ratification.

3. Ledit amendement entre en vigueur après le dépôt des instruments de ratification par tous les États membres.

Article 24. Retrait

1. Tout État membre peut se retirer du présent Accord en adressant un préavis écrit de 12 mois au moins, au Dépositaire qui le fera suivre aux autres États membres.

2. Un État membre qui se retire s'engage à honorer toutes les obligations financières qu'il a assumées pendant sa participation au présent Accord.

Article 25. Séance inaugurale

Dès que le présent Accord entre en vigueur, chaque État membre ainsi que les autorités représentées au Conseil désignent un Président du Conseil, conformément à l'article 6, et le Secrétaire général du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes convoque la séance inaugurale du Conseil d'administration.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Georgetown le 10 juillet mille neuf cent quatre-vingt, en un exemplaire unique qui doit être déposé au Secrétariat de la Communauté des Caraïbes, qui transmettra des exemplaires certifiés à tous les États membres.

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement d'Antigua le 8 juin 1982 à Bolans (Antigua)

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement des Bahamas le Ier mars 1988 à Georgetown (Guyana)

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement de la Barbade le 15 juillet 1981 à Belize City (Belize)

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement de Belize le 25 janvier 1982 à St. Christopher-Nevis

Signé par:
Pour le Gouvernement des Bermudes

Signé par:
Pour le Gouvernement des iles Caïmanes

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement du Commonwealth de la Dominique le 15 juillet 1981

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement de la Grenade le 17 juillet 1981 à St. George's (Grenade)

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement du Guyana le 1er août 1980 à Georgetown, (Guyana)

Signé par: [Illisible]
Pour le Gouvernement de la Jamaïque le 15 juillet 1981 à Balye City (Belize)

Signé par [Illisible]
Pour le Gouvernement de Monserrat le 15 juillet 1981 à

Signé par: S. Earl Morris
Pour le Gouvernement de St. Christopher-Nevis-Anguilla, le 30 mars 1981
à Basseterre, St. Christopher

Signé par [Illisible]
Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie le 17 juillet 1980 à St. Georges (Grenade)

Signé par [Illisible]
Pour le Gouvernement de St. Vincent et les Grenadines le 26 janvier 1982
à Kingstown (St. Vincent et les Grenadines)

Signé par [Illisible]
Pour le Gouvernement de Trinité-et-Tobago le 9 juin 1988
à Port of Spain, (Trinité-et-Tobago)

Signé par [Illisible]
Pour le Gouvernement des iles Turques et Caïques le 18 octobre 1982
à Grand Turk

Signé par Ralph I. O'Neal
Pour le Gouvernement des iles Vierges (Grande-Bretagne) le 16 juillet 1981
à Belize City (Belize)

ANNEXE. (ARTICLE 2)

LISTE DES ÉTATS

Antigua
Bahamas
Barbade
Belize
Bermudes
Commonwealth de la Dominique
Grenade
Guyana
Jamaïque
Les Iles Caïmanes
Les Iles Turques et Caïques
Les Iles Vierges (Grande-Bretagne)
Montserrat
St.Christopher-Nevis-Anguilla
Sainte-Lucie
St. Vincent et les Grenadines
Trinité-et-Tobago

No. 40019

Multilateral

Agreement for tbe establisbment of an Assembly of Caribbean Community Parliamentarians (with annex). Kingston, 31 July 1992

Entry into force: *3 August 1994, in accordance with article 11 (see following page)*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of tbe United Nations: *Caribbean Community, 1 March 2004*

Multilatéral

Accord portant création d'une Assemblée des membres du parlement de la Communauté des Caraïbes (avec annexe). Kingston, 31 juillet 1992

Entrée en vigueur : *3 août 1994, conformément à l'article 11 (voir la page suivante)*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Natious Unies : *Communauté des Caraïbes, 1er mars 2004*

Participant	**Ratification**
Antigua and Barbuda	4 Jul 1994
Bahamas	30 Aug 1993
Barbados	21 Jun 1993
Grenada	13 Dec 1993
Guyana	15 Nov 1993
Jamaica	13 Oct 1993
Trinidad and Tobago	7 Jul 1993

Participant	**Ratification**
Antigua-et-Barbuda	4 juil 1994
Bahamas	30 août 1993
Barbade	21 juin 1993
Grenade	13 déc 1993
Guyana	15 nov 1993
Jamaïque	13 oct 1993
Trinité-et-Tobago	7 juil 1993

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT FOR THE ESTABLISHMENT OF AN ASSEMBLY OF CARIBBEAN COMMUNITY PARLIAMENTARIANS

The Tenth Meeting of the Conference of Heads of Government of the Caribbean Community held at Grand Anse, Grenada, from 3rd to 7th July 1989, having determined that there should be established an Assembly of Caribbean Community Parliamentarians as a deliberative body for deepening the integration movement;

The Contracting Parties hereby agree as follows:

Article 1. Definitions

In this Agreement, unless the context otherwise requires:

"Associate Institution" means any Institution recognised or designated as an Associate Institution of the Community under Article 14 of the Treaty;

"Associate Member" means any Country admitted as an Associate Member of the Community by the Conference and a Party to this Agreement;

"Community" means the Caribbean Community established by the Treaty;

"Council" means the Common Market Council established under the Annex to the Treaty;

"Conference" means the Conference of Heads of Government of the Caribbean Community;

"Institution" means an Institution established and designated under Article 10 of the Treaty;

"Member State" means a Member State of the Community Party to this Agreement;

"Parliament" includes the Legislature of a Member State or an Associate Member;

"Secretariat" means the Community Secretariat;

"Secretary-General" means the Secretary-General of the Community;

"Treaty" means the Treaty Establishing the Caribbean Community and Common Market done at Chaguaramas on the 4th July, 1973.

Article 2. Establishment

Member States hereby establish an Assembly of Caribbean Community Parliamentarians having the membership, powers and functions hereinafter specified.

Article 3

1. The Assembly shall consist of representatives of Member States and Associate Members elected by their Parliaments or appointed in such manner from their membership as the Parliaments shall decide.

2. Each Member State shall be entitled to not more than four representatives at meetings of the Assembly and each Associate Member shall be entitled to not more than two representatives.

3. There shall be elected or appointed by the respective Parliaments of Member States or Associate Members from their Membership alternates for the representatives of Member States or Associate Members who shall be entitled to attend meetings of the Assembly and to speak and vote in the Assembly in the absence of the member of the Assembly for whom the alternate has been elected or appointed.

Article 4

The objectives of the Assembly shall be:

(a) to involve the people of the Community, through their representatives, in the process of consolidating and strengthening the Community;

(b) to provide opportunities for involvement in the issues of the integration process by members of Parliament in each Member State and Associate Member, in addition to those who now participate;

(c) to provide a forum for people of the Community to make their views known through their representatives;

(d) to provide more frequent contact in the monitoring of the policies of the Community;

(e) to provide enhanced opportunities for the coordination of the foreign policies of Member States;

(f) to promote greater understanding among Member States and Associate Members for the purpose of realising and safeguarding the ideals and principles of democratic governments in the Community and facilitating the economic and social advancements of their peoples;

(g) to encourage the adoption by the Governments of Member States of the Community of a common policy on economic, social, cultural, scientific and legal matters deliberated upon by the Assembly.

Article 5 Functions and Powers

1. The Assembly shall be a deliberative and consultative body for the discussion of policies, programmes and other matters falling within the scope of the Treaty.

2. In carrying out its functions pursuant to this Agreement, the Assembly may:

(a) make recommendations to the Conference, the Council, Institutions, Associate Institutions, and the Secretariat;

(b) request from the bodies listed in sub-paragraph (a) of this paragraph information and reports for discussion;

(c) discuss and make recommendations on any matter within the scope of the objectives of the Community;

(d) discuss and make recommendations on any matter referred to it by the Conference, the Council, or any Institution or Associate Institution;

(e) adopt resolutions on any issue or matter arising under the Treaty.

3. The Assembly shall follow accepted parliamentary procedures and practices and, in particular, may:

(a) establish such committees, agencies and other bodies it considers necessary for the efficient performance of its functions; and

(b) admit as observers to its deliberations, representatives of countries not being Member States or Associate Members.

4. It shall not be competent for the Assembly to discuss or adopt any resolution on any matter which is exclusively within the domestic jurisdiction of a Member State or Associate Member of the Community and any question whether any matter is within the competence of the Assembly for the purposes of this paragraph shall be decided by the speaker of the Assembly.

5. Subject to the provisions of this Article and Article 6, the Assembly shall have power to regulate its own proceedings, including the adoption of Standing Orders.

Article 6

1. The Assembly shall meet at least once in every year with meetings rotating among Member States and Associate Members, as far as practicable.

2. othcr Meetings of the Assembly may be convened by the Speaker of the Assembly with the concurrence of the majority of the Members of the Assembly.

3. At each meeting of the Assembly, the representatives of Member States shall elect from among their number a Speaker who shall preside in the Assembly and shall have only a casting vote.

4. Member States and Associate Members shall meet the cost of attendance of their representatives at meetings of the Assembly.

5. Each representative of a Member State shall have one vote.

6. Each representative of an Associate Member shall have the right to speak but not to vote in the Assembly.

7. With the permission of the Assembly, observers may speak but not vote in the Assembly.

8. Except as otherwise provided in this Agreement, a decision of the Assembly shall be by a majority vote of the members of the Assembly present and voting.

9. The quorum for a meeting of the Assembly shall be one-third of the representatives of Member States.

10. Meetings of the Assembly shall be conducted in public.

11. The Speaker of the Assembly shall hold office until the election of the next Speaker at a subsequent meeting of the Assembly.

Article 7

1. There shall be a Clerk of the Assembly, who shall be the Clerk of the Parliament of the host country.

2. The Secretary-General shall designate a senior official of the Community to:

(a) assist in coordinating the work of the Assembly;

(b) liaise with the principal organs, Institutions, Associate Institutions, and other bodies of the Community, in relation to the deliberations of the Assembly.

3. Administrative and secretarial services for meetings of the Assembly shall be provided by the host country assisted, to the extent possible, by the Secretariat.

Article 8

Member States and Associate Members shall take all appropriate measures to:

(a) fulfil obligations undertaken by them under this Agreement;

(b) pursue measures which support the attainment of the objectives of this Agreement.

Article 9

This Agreement shall be open for signature by any Member State of the Community listed in the Annex to this Agreement.

Article 10. Ratification

This Agreement shall be subject to ratification by the signatory Member States in accordance with their respective constitutional procedures. Instruments of Ratification shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified copies to the Government of each Member State.

Article 11

This Agreement shall enter into force on the 30th day after the date of the deposit of the seventh Instrument of Ratification by a Member State in accordance with Article 10 of this Agreement.

Article 12. Accession

After the entry into force of this Agreement, any new Member State or any Associate Member of the Community wishing to become party to this Agreement shall deposit an appropriate Instrument of Accession with the Secretary-General and such Accession shall take effect thirty days after the receipt of the Instrument. The Secretary-General shall transmit a certified copy of the Instrument to the Government of each Member State or Associate Member of the Community.

Article 13. Amendments

1. A proposal for the amendment of this Agreement adopted by a majority of the representatives present and voting and representing three-fourths of the Parties to this Agreement, if approved by the Conference, shall be subject to ratification or acceptance by the Parties to this Agreement.

2. Every such amendment shall enter into force thirty days after the deposit of the last Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General who shall notify the Parties to this Agreement of the entry into force of the amendment.

Article 14. Withdrawal

1. A Member State or Associate Member of the Community which withdraws from membership of the Community in accordance with Article 27 of the Treaty shall, if party to this Agreement, be deemed to have withdrawn from this Agreement with effect from the expiration of the time limited by that Article.

2. Without prejudice to paragraph I of this Article, a Member State or Associate Member may withdraw from this Agreement by giving notice in writing to the Secretary-General who shall promptly notify the other Parties to this Agreement. Such withdrawal shall take effect twelve months after receipt of the notice by the Secretary-General.

3. A Member State or Associate Member undertakes to honour any financial obligations duly assumed by it while it continues to be a Party to this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have affixed their signatures to this Agreement.

Done in a single copy which is deposited with the Secretary-General who shall transmit certified copies to all Parties to this Agreement

Signed by

For Antigua and Barbuda on 17th June, 1993

at St. John's, Antigua

Signed by Lloyd Erskine Sandiford

For Barbados on 19 February 1992

at Kingston, Jamaica

Signed by

For Belize on 17 November 1994

at Kingston, Jamaica

Signed by

For The Bahamas on 23 March 1993

at Roseau, Dominica

Signed by

For Dominica on 7 July 1993

at Nassau, The Bahamas

Signed by

For Grenada on 23 March 1993

at Roseau, Dominica

Signed by

For Guyana on 19 February 1992

at Kingston, Jamaica

Signed by

For Jamaica on 7 July 1993

at Nassau, The Bahamas

Signed by

For Montserrat on 6 July 1996

at St. Michael, Barbados

Signed by

For St. Kitts and Nevis on 27th May 1996

at St. Michael, Barbados

Signed by

For Saint Lucia on 8 April 1995

at Castries, Saint Lucia

Signed by Alfrian R. O. Allen

For Saint Vincent and the Grenadines on 6th July 1996

at St. Michael, Barbados

Signed by [illegible]

For Trinidad and Tobago on 28 February 1993

at Nassau, The Bahamas

ANNEX

Antigua and Barbuda

The Bahamas

Barbados

Belize

Dominica

Grenada

Guyana

Jamaica

Montserrat

St. Kitts and Nevis

Saint Lucia

Saint Vincent and the Grenadines

Trinidad and Tobago

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD PORTANT CRÉATION D'UNE ASSEMBLÉE DES MEMBRES DU PARLEMENT DE LA COMMUNAUTÉ DES CARAÏBES

La dixième réunion de la Conférence des ehefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes, tenue à Grand Anse, Grenade, du 3 au 7 juillet 1989, ayant établi qu'une Assemblée des membres du Parlement de la Communauté des Caraïbes soit créée en tant qu'organe délibérant afin de permettre l'expansion soutenue de l'intégration;

Les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

L'expression "institution associée" s'entend d'une institution reconnue ou désignée comme une institution associée de la Communauté en vertu de l'article 14 du Traité;

L'expression "Membre associé" s'entend d'un pays admis en tant que membre associé de la Communauté par la Conférence et en tant que Partie au présent Accord;

Le terme "Communauté" s'entend de la Communauté des Caraïbes créée par le Traité;

Le terme "Conseil" s'entend du Conseil du Marché commun créé en vertu de l'annexe au Traité;

Le terme "Conférence" s'entend de la Conférence des chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes;

Le terme "institution" s'entend d'une institution créée et désignée en vertu de l'article 10 du Traité;

L'expression "État membre" s'entend d'un État membre de la Communauté Partie au présent Accord;

Le terme "Parlement" comprend l'organe législatif d'un État membre ou d'un Membre associé;

Le terme "Secrétariat" s'entend du Secrétariat de la Communauté;

Le terme "Secrétaire général" s'entend du Secrétaire général de la Communauté;

Le terme "Traité" s'entend du Traité portant création de la Communauté des Caraïbes et du Marché commun, signé à Chaguaramas le 4 juillet 1973.

Article 2. Création

Les États membres créent une Assemblée des membres du Parlement de la Communauté des Caraïbes dont les membres, les pouvoirs et les fonctions sont précisés ci-après.

Article 3. Membres

1. L'Assemblée se compose de représentants d'États membres et de Membres associés élus par leurs parlements ou ainsi nommés par les membres selon ce que les parlements décident.

2. Quatre représentants au plus de chacun des États membres et deux représentants au plus de chacun des Membres associés peuvent assister aux réunions de l'Assemblée.

3. Sont élus ou nommés par les Parlements respectifs des États membres ou des Membres associés de leurs membres suppléants pour les représentants des États membres ou des Membres associés qui sont autorisés à assister aux réunions de l'Assemblée et à prendre la parole et à voter à l'Assemblée en l'absence du membre de l'Assemblée pour lequel un suppléant a été élu ou nommé.

Article 4. Objectifs de l'Assemblée

Les objectifs de l'Assemblée sont les suivants :

a) Faire participer les populations de la Communauté, par l'intermédiaire de leurs représentants, au processus de consolidation et de renforcement de la Communauté;

b) Offrir aux membres du Parlement de chaque État membre et Membre associé, en plus de ceux qui participent déjà, la possibilité de participer aux décisions relatives au processus d'intégration;

c) Fournir aux populations de la Communauté un forum leur permettant de faire connaître leurs vues par l'intermédiaire de leurs représentants;

d) Entretenir des contacts plus fréquents en vue du suivi des politiques de la Communauté;

e) Fournir davantage de possibilités pour la coordination des politiques étrangères des États membres;

f) Promouvoir une compréhension accrue au sein des États membres et des Membres associés en vue de la réalisation et de la sauvegarde des idéaux et des principes des régimes démocratiques au sein de la Communauté et faciliter le développement économique et social de leurs populations;

g) Encourager l'adoption par les gouvernements des États membres de la Communauté d'une politique commune concernant des questions traitées par l'Assemblée dans les domaines économique, social, culturel, scientifique et juridique.

Article 5. Fonctions et pouvoirs

1. L'Assemblée est un organe délibérant et consultatif qui traite des politiques, programmes et autres questions relevant du champ d'application du Traité.

2. Dans l'exécution de ses fonctions en vertu du présent Accord, l'Assemblée peut :

a) Faire des recommandations à la Conférence, au Conseil, aux institutions, aux institutions associées et au Secrétariat;

b) Demander aux organes mentionnés à l'alinéa a) du présent paragraphe des informations et des rapports pour examen;

c) Examiner et faire des recommandations sur toute question relevant du champ d'application des objectifs de la Communauté;

d) Examiner et faire des recommandations sur toute question que lui soumet la Conférence, le Conseil, une institution ou institution associée;

e) Adopter des résolutions sur toute question découlant du Traité.

3. L'Assemblée se conforme aux procédures et pratiques parlementaires acceptées et elle peut notamment :

a) Établir des comités, des agences et tout autre organe qu'elle considère nécessaires à l'exécution efficace de ses fonctions;

b) Admettre en tant qu'observateurs à ses délibérations des représentants de pays qui ne sont pas des États membres ou des Membres associés.

4. L'Assemblée n'a pas la compétence d'examiner ou d'adopter une résolution sur un point relevant exclusivement de la juridiction interne d'un État membre ou d'un Membre associé de la Communauté et il revient au Président de l'Assemblée de décider si un tel point relève ou non de la compétence de l'Assemblée aux fins du présent paragraphe.

5. Sous réserve des dispositions du présent article et de l'article 6, l'Assemblée a le pouvoir de déterminer sa propre procédure, y compris l'adoption d'un règlement intérieur.

Article 6. Réunions

1. L'Assemblée se réunit une fois par année au moins, par alternance dans les États membres et les Membres associés, dans la mesure du possible.

2. D'autres réunions de l'Assemblée peuvent être convoquées par le Président de l'Assemblée, en accord avec la majorité des membres de l'Assemblée.

3. À chaque réunion de l'Assemblée, les représentants des États membres élisent parmi leurs membres un Président qui assume la présidence de l'Assemblée. La voix du Président est alors prépondérante.

4. Les États membres et les Membres associés assument les frais de voyage et de séjour de leurs représentants aux réunions de l'Assemblée.

5. Chaque représentant d'un État membre a droit à une voix.

6. Un représentant d'un Membre associé a le droit de prendre la parole mais il n'a pas le droit de vote à l'Assemblée.

7. Avec l'autorisation de l'Assemblée, les observateurs peuvent prendre la parole, mais n'ont pas le droit de vote à l'Assemblée.

8. Sauf dispositions contraires prévues au présent Accord, une décision de l'Assemblée est prise à la majorité des voix des membres de l'Assemblée présents et votants.

9. Pour la tenue d'une réunion de l'Assemblée, le quorum doit être constitué du tiers des représentants des États membres.

10. Les réunions de l'Assemblée se déroulent en public.

11. Le Président de l'Assemblée exerce ses fonctions jusqu'à l'élection du Président suivant lors d'une réunion subséquente de l'Assemblée.

Article 7. Organisation et gestion

1. Le Greffier du Parlement du pays hôte agit en qualité de Greffier de l'Assemblée.

2. Le Secrétaire général désigne un responsable de haut niveau de la Communauté qui est chargé :

a) De participer à la coordination des travaux de l'Assemblée;

b) D'assurer la liaison avec les organes principaux, les institutions, les institutions associées et les autres organismes de la Communauté, pour ce qui a trait aux délibérations de l'Assemblée.

3. Les services administratifs et de secrétariat pour les réunions de l'Assemblée sont fournis par le pays hôte, assisté, dans la mesure du possible, par le Secrétariat.

Article 8. Mise en oeuvre

Les États membres et les Membres associés prennent toutes les mesures appropriées en vue de :

a) S'acquitter de leurs obligations en vertu du présent Accord;

b) Mettre en oeuvre des mesures visant à réaliser les objectifs du présent Accord.

Article 9. Signature de l'Accord

Le présent Accord est ouvert à la signature par tous les États membres de la Communauté énumérés cn annexe au présent Accord.

Article 10. Ratification

Le présent Accord est soumis à la ratification des États membres signataires conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives. Les instruments de ratification sont déposés auprès du Secrétaire général qui transmet des copies certifiées conformes au gouvernement de chaque État membre.

Article 11. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le 30ème jour après la date du dépôt du septième instrument de ratification par un État membre conformément à l'article 10 du présent Accord.

Article 12. Accession

Après l'entrée en vigueur du présent Accord, tout nouvel État membre ou Membre associé de la Communauté qui souhaite devenir Partie au présent Accord dépose un instru-

ment d'accession approprié auprès du Secrétaire général et l'accession prend effet trente jours après la réception de l'instrument. Le Secrétaire général transmet une copie certifiée conforme de l'instrument au gouvernement de chaque État membre ou Membre associé de la Communauté.

Article 13. Modifications

1. Une proposition de modification du présent Accord adoptée par une majorité des représentants présents et votants et représentant les trois quarts des Parties au présent Accord, si elle est approuvée par la Conférence, est soumise à la ratification ou à l'acceptation des Parties au présent Accord.

2. Chacune des modifications entre en vigueur trente jours après le dépôt du dernier instrument de ratification ou d'acceptation auprès du Secrétaire général qui notifie aux Parties au présent Accord l'entrée en vigueur de la modification.

Article 14. Retrait

1. Un État membre ou un Membre associé de la Communauté qui sc retire de la Communauté conformément à l'article 27 du Traité, s'il est Partie au présent Accord, est considéré s'être retiré du présent Accord avec effet à compter de l'expiration du délai prescrit par le présent article.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, un État membre ou un Membre associé peut se retirer du présent Accord moyennant un préavis écrit au Secrétaire général qui en notifie promptement les autres Parties au présent Accord. Ledit retrait prend effet dans les douze mois suivant la réception du préavis par le Secrétaire général.

3. Un État membre ou un Membre associé s'engage à respecter toutes les obligations financières lui incombant tant qu'il demeure Partie au présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en un exemplaire unique déposé auprès du Secrétaire général qui en transmet des copies certifiées conformes à toutes les Parties au présent Accord.

Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda :
Signé le 17 juin 1993 à St. John's (Antigua) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de la Barbade :
Signé le 19 février 1992 à Kingston (Jamaïque) par [Illisible]

Pour le Gouvernement du Belize :
Signé le 17 novembre 1994 à Kingston (Jamaïque) par [Illisible]

Pour le Gouvernement des Bahamas :
Signé le 23 mars 1993 à Roseau (Dominique) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de la Dominique :
Signé le 7 juillet 1993 à Nassau (Bahamas) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de la Grenade :
Signé le 23 mars 1993 à Roseau (Dominique) par [Illisible]

Pour le Gouvernement du Guyana :
Signé le 19 février 1992 à Kingston (Jamaïque) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de la Jamaïque :
Signé le 7 juillet 1993 à Nassau (Bahamas) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de Monserrat :
Signé le 6 juillet 1996 à St. Michael (Barbade) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de Saint-Kitts-et-Nevis :
Signé le 27 mai 1996 à St. Michael (Barbade) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie :
Signé le 8 avril 1995 à Castries (Sainte-Lucie) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines :
Signé le 6 juillet 1996 à St. Michael (Barbade) par [Illisible]

Pour le Gouvernement de la Trinté-et-Tobago :
Signé le 28 février 1993 à Nassau (Bahamas) par [Illisible]

ANNEXE

Antigua-et-Barbuda
Bahamas
Barbade
Belize
Dominique
Grenade
Guyana
Jamaïque
Montserrat
Saint-Kitts-et-Nevis
Sainte-Lucie
Saint-Vincent-et-les Grenadines
Trinité-et-Tobago

No. 40020

Multilateral

Agreement for the establishment of a Regime for CARICOM Enterprises (with annex). Georgetown, Guyana, 22 December 1987

Entry into force: *11 October 1988, in accordance with article 19 (see following page)*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Caribbean Community, 1 March 2004*

Multilatéral

Accord portant création d'un Régime pour les entreprises de la CARICOM (avec annexe). Georgetown (Guyana), 22 décembre 1987

Entrée en vigueur : *11 octobre 1988, conformément à l'article 19 (voir la page suivante)*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Communauté des Caraïbes, 1er mars 2004*

Participant	**Ratification**
Antigua and Barbuda	11 Oct 1988
Guyana	29 Jun 1988
Saint Kitts and Nevis	21 Jun 1988
Saint Lucia	21 Jul 1988

Participant	**Ratification**
Antigua-et-Barbuda	11 oct 1988
Guyana	29 juin 1988
Saint-Kitts-et-Nevis	21 juin 1988
Sainte-Lucie	21 juil 1988

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT FOR THE ESTABLISHMENT OF A REGIME FOR CARICOM ENTERPRISES

The Governments of the Member States of the Caribbean Common Market,

Having regard to the provisions of the Common Market Annex of the Treaty Establishing the Caribbean Community and, in particular, to -

(a) Article 3 on the "Objectives of the Common Market";

(b) Article 35 on "Establishment" aid Article 31 on "Movement of Capital";

(c) Article 42 on the "Harmonisation of Laws", with respect to Company Law;

(d) Article 44 on "Ownership and Control of Regional Resources";

(e) Article 45 on the "Coordination of National Development Planning"; Article 46 on "Common Market Industrial Programming"; Article 41 on "Joint Development of Natural Resources"; and Article 49 on "Rationalisation of Agricultural Production"; and

(f) Article 59 on "Financial Assistance from the More Developed Countries" to Less Developed Countries;

Cognisant of the urgent need to develop economic activities in the Common Market on the basis of joint enterprises between national inve8tors (as hereinafter defined in Article 1);

Conscious of the continuing need to develop and give further scope for national and regional entrepreneurship, management and technological capacity in the production of goods and services on a regional basis for both the regional and extra regional markets;

Mindful of the need to pool human, financial and natural resources of the Region for the implementation of high priority regional projects designed to benefit the people of the Region;

Emphasizing the need for the creation of machinery whereby the movement of investment capital between Member States, particularly from the More Developed Countries to the Less Developed Countries may be expeditiously effected in the interests of the development of the Region;

Aware of the crucial role which the private sector, on its own or in partn with the Region's public sector or suitable foreign investors, can play in the economic development of the Region;

Agree to the establishment of the following regime:

Article I. Definitions

1. In this Agreement:

" Authority" means the Body established by Article 8 of this Agreement.

"Caricom Enterprise" means, subject to this Agreement, a regionally-owned and controlled company which -

(a) within such areas specified in Articles 46, 47 and 49 of the Treaty as the Council may from time to time prescribe, engages in the production of Common Market Origin goods; or

(b) provides services -

(i) in areas specified in Articles 48 and 50 of the Treaty; or

(ii) in those sectors of the regional economy specified in the Annex to this Agreement and in such other sectors of the regional economy as the Council may, from time to time, determine.

"Common Market Origin" has the same meaning as that referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of Article 14 of the Annex to the Treaty.

"Company" means a company incorporated under the general statutes of any Member State relating to the formation of such a legal company.

"Council" means the Caribbean Common Market Council of Ministers established by the Treaty.

"Less Developed Country" means Antigua and Barbuda, Belize, Dominica, Grenada, Montserrat, Saint Christopher and Nevis, Saint Lucia or Saint Vincent and the Grenadines.

"Member State" means a Member State which is a Member of the Caribbean Common Market established by the Annex to the Treaty and a Party to this Agreement.

"More Developed Country" means Barbados, Guyana, Jamaica or Trinidad and Tobago.

"National" subject to paragraph 2 of this Article, has the same meaning as that set out in paragraph 6(a) of Article 35 of the Annex to the Treaty and includes companies controlled by such persons or by companies so controlled as specified in the definition of "regionally-owned and controlled".

"National Investor" means, subject to paragraph 2 of this Article, a Member State or a national of a Member State holding equity share capital of a Company.

"Regionally-owned and controlled" in relation to a company means that the company is one in which in the opinion of the Authority nationals of at least two Member States exercise management and control by beneficially owning shares carrying between them directly or indirectly -

(a) the right to exercise more than one-half of the voting power tn that company; and

(b) the right to reccive more than one-half of any dividends that might be paid by that company; and

(c) the right to receive more than one-half of any capital distribution in the event of the winding-up or of a reduction in share capital of that company;

or such greater proportion than is specified in paragraphs (a) to (c) above as the Council may, from time to time, determine in relation to any sector of the regional economy.

"Registrer" in relation to a Member State, means the officer responsible for the registration of companies.

"Treaty" means the Treaty Establishing the Caribbean Community and Common Market done at Chaguaramas on the 4th July, 1973.

2. (1) The Caribbean Development Bank and the Caribbean Food Corporation and other similar bodies that hold equity share capital in a company shall, for the purposes of this Agreement, be deemed to be National Investors as well as nationals of the Member State which is to be the Headquarters State.

(2) Nothing in this Agreement shall be construed as derogating from any rights, privileges and immunities conferred on or accorded the Caribbean Development Bank and the Caribbean Food Corporation by virtue of the respective Agreements establishing them,

3. Nothing in this Agreement and, in particular, the definition of CARICOM Enterprise shall entitle an EnterpriseEnterprise to be registered as a CARICOM Enterprise unless it is approved as such by the Authority in accordance with this Agreement.

Article 2. Establishment of a Regime

Member States undertake to establish a Regime for the incorporation and registration, operation, management, winding-up and dissolution of a form of business Enterprise to be known as a CARICOM Enterprise, for the legal organisation, purposes and scope of operation as is hereinafter specified.

Article 3. Purposes and Functions of a CARICOM Enterprise

A CARICOM Enterprise may be established for such purposes within the areas specified in Articles 46-50 of the Annex to the Treaty and such other sectors of the regional economy as are specified in the Annex to this Agreement and shall perform such functions as are by its Memorandum of Association and the provisions of this Agreement specified; the Council shall keep the Annex under review and may impose any conditions under which CARICOM Enterprises may operate.

Article 4. Formal Organisation of a CARICOM Enterprise

1. The formal organisation of a CARICOM Enterprise shall be that of a company which has been established in accordance with this Regime.

2. The name of the Member State in which the central management and control of the CARICUM Enterprise will be situated (hereinafter called "the Headquarters State") shall be stated in the Memorandum of Association.

3. The shares shall be registered in the name of the holder.

4. A CARICOM Enterprise shall be incorporated and registered in the Headquarters State.

Article 5. Law of Incorporation, Registration. Operation, Management, Winding-Up and Dissolution of a CARICOM Enterprise

The incorporation, registration, operation, management, winding-up and dissolution of a CARICOM Enterprise shall be governed by the provisions of this Agreement as well as

the company law and other relevant laws of the Headquarters State and those other Member States in which the CARICOM Enterprise is registered.

Article 6. Formation of a CARICOM Enterprise

1. The status of a CARICOM Enterprise may be conferred on a company formed for the purpose and in the manner provided by this Article. However, a Company not so formed for the purpose may acquire the status of a CARICOM Enterprise if it is qualified therefor and its objects are confined to those of such an Enterprise.

2. The Memorandum of Association, Articles of Association and other constituent documents that are required for the incorporation of a Company (hereinafter referred to as "the constituent documents"), together with programmes of activities of a proposed CARICOM Enterprise for the first five years of its operation, shall be submitted to the Authority for its approval in writing and any material alteration of any such programme shall be submitted to the Authority forthwith for its approval.

3. In the case of a Company not formed for the purpose of becoming a CARICOM Enterprise that desires to obtain such status, the programme of activities together with certified copies of its registration certificate and its constituent documents must similarly be submitted to the Authority for its approval in writing.

4. The written approval for the registration of the Company as a CARICOM Enterprise, upon its incorporation or otherwise shall be attached to duly authenticated copies of the constituent documents and submitted to the Registrars of the Headquarters State and such other Member States as voted under paragraph 4 of Article a of this Agreement for conferment of the status of a CARICOM Enterprise on the Company, for incorporation, if necessary, of the Company in the Head quarters State and its registration as a CARICOM Enterprise in the Headquarters State and those other Member States.

5. The Registrars of the Headquarters State and those other States referred to in paragraph 4 of this Article upon receipt of the constituent documents together with the written approval of the Authority shall register the Company as a CARICOM Enterprise in the Headquarters State and in those other Member States, respectively.

6. Any proposed alteration of the objects of a registered CARICOM Enterprise shall similarly be submitted to the Authority for its approval and dealt with in the manner provided by paragraphs 4 and 5 of this Article.

7. Within fourteen days of the registration of the CARICOM Enterprise in the Headquarters State, the Registrar of the Headquarters State shall notify the Registrars of each Member State, other than those referred to in paragraph 4 of this Article, of the registration of the CARICOM Enterprise.

8. The Registrar of each Member State, other than those referred to in paragraph 4 of this Article, shell without payment of any fee enter the name of the CARICOM Enterprise in a special record kept for the purpose.

9. Where a Company is registered as a CARICOM Enterprise by any Member State under this Agreement, it shall pay such fees, levies and other dues, if any, as are prescribed by the laws of the Member State concerned.

Article 7. Effect of Registration

1. Registration of a Company as a CARICOM Enterprise under paragraphs 4 to 6 of Article 6 of this Agreement shall confer the status of a CARICOM Enterprise on such Company and entitle the CARICOM Enterprise to the benefits provided for by this Agreement.

2. Where pursuant to paragraph 8 of Article 6 of this Agreement the name of a CARICOM Enterprise is entered in the special record of a Member State, such Enterprise may at any time thereafter apply to be registered as a CARICOM Enterprise in that Member State, and on such application the Registrar of such Member State shall on the receipt of the constituent documents and payment of any prescribed fee, register such CARICOM Enterprise accordingly, whereupon the provisions of paragraph 1 of this Article shall apply.

Article 8. Establishment, Voting, Meeting and Procedure of the CARICOM Enterprise Authority

1. For the purposes of this Agreement, there shall be a CARICOM Enterprise Authority which shall comprise one representative of each Member State, one official of the Caribbean Community Secretariat, one official of the Caribbean Development Bank and one representative of the body or institution representing the private sector designated as a member of the Joint Consultative Group of the Common Market Council of Ministers.

2. Each Member of the Authority, other than the official of the Caribbean Community Secretariat, the official of the Caribbean Development Bank, and the representative of the private sector referred to in paragraph 1, shall have one vote.

3. Except as otherwise provided for in this Agreement, a decision of the Authority shall be by a simple majority vote of the Members of the Authority present and voting.

4. (a) In considering an application for the approval of the establishment of a CARICOM Enterprise, only the representative of the Headquarters State, the representatives of Member States in which the CARICOM Enterprise is to be registered and the representatives of those Member States, the nationals of which are members of the Enterprise, shall vote. The quorum shall be all the Member States, the nationals of which are members of the Enterprise. A decision of the Authority on any such application shall be by unanimous vote.

(b) In exercising any of the powers set out in Article 10 (d)(ii) of this Agreement, the affirmative vote of at least two-thirds of the representatives entitled to vote under sub-paragraph (a) of this paragraph shall be necessary.

5. The Authority shall meet in any Member State it considers convenient from time to time and as often as it is necessary for the conduct of its business and, without prejudice to the foregoing, at least on two occasions in each calender year.

6. The quorum for meetings to decide all matters, except those set out in paragraph 4 of this Article, shall be one-third of the Members of the Authority.

7. The Members of the Authority shall elect a Chairman from among their number.

8. The Authority may establish sub-committees and may co-opt any expert for the use of such of his services as it may require for the purpose of performing its functions under this Agreement.

Article 9. Management of a CARICOM Enterprise

A CARICOM Enterprise shall normally be managed in its day-to-day operations by nationals of the Member States of the Caribbean Common Market but where it is not possible to secure the services of such nationals, the CARICOM Enterprise may secure the services of other nationals provided the Authority is notified and approves of their engagement.

Article 10. Functions and Powers of the Authority

1. The Authority:

(a) shall receive -

(i) applications accompanied by other constituent documents for approval as are set out in Article 6, paragraph 2, of this Agreement;

(ii) such information as may, from time to time, be sent to it by any Member State for the purpose of ensuring that a CARICOM Enterprise is owned and controlled by nationals or for deciding whether a CARICOM Enterprise is in gross or persistent violation of the provisions of the Agreement;

(iii) such information as shall be submitted to it, at its request, by a CARICOM Enterprise for the purpose of determining whether the operations of that CARICOM Enterprise are within the purposes and scope of the Regime;

(iv) such other information as may be submitted to it by any Member State or CARICOM Enterprise and which may be of use to it for the effective performance of its functions and exercise of its powers;

(b) shall grant or refuse applications for approval to proceed to registration of a CARICOM Enterprise as set out in Article 8 of this Agreement;

c) may require from a CARICOM Enterprise, immediately upon its registration, that it shall provide the Authority with information on such matters as its current share holdings, loan agreements, management contracts, consultancy contracts, and assets, if any, held outside the Caribbean Community. Such a request may stipulate a period or regular periods within which the information shall be supplied;

(d) may determine -

(i) whether the operations of a CARICOM Enterprise are within the purpose and scope of this Agreement and may make reports to any Member State or the CARICOM Enterprise affected and recommendations based thereon;

(ii) whether a CARICOM Enterprise has been carrying on business in gross or persistent violation of this Agreement and shall state its findings and at the same time make a report on them to the Headquarters State and the CARICOM Enterprise affected; Provided

that the Authority shall afford the CARICOM Enterprise an opportunity to make representations before making a determination under this provision of this sub-paragraph;

(e) shall take all necessary steps to ensure that a CARICOM Enterprise is, as far as possible, managed by nationals of the Member States of the Caribbean Common Market only, except to such extent as the Authority has allowed.

2. Notwithstanding anything in this Article, the Authority may make such other reports and recommendations to Member States and submit copies thereof to the CARICOM Enterprises concerned as it considers necessary for the purpose of ensuring that CARICOM Enterprises comply with the provisions of this Agreement.

Article 11. Supervision of the CARICOM Enterprise

1. The supervision of a CARICOM Enterprise: shall be undertaken by the Authority and the Registrars of Member States (performing their statutory functions) or such other body or person as each Member State may designate for the purpose.

2. Member States undertake to assist the Authority by taking such action as may be necessary to ensure -

(a) that CARICOM Enterprises carry on their business within the purposes and scope of the Regime;

(b) that, subject to Article 9, all CARICOM Enterprises are managed and controlled by nationals of Member States;

(c) that CARICOM Enterprises are not in gross or persistent violation of the provisions of the Regime.

3. The Headquarters State shall, upon a finding by the Authority that a CARICOM Enterprise has been carrying on its business in gross or persistent violation of this Agreement, strike off the name of the CARICOM Enterprise from its register of CARICOM Enterprises. Such a CARICOM Enterprise shall immediately cease to enjoy all the benefits provided for in Article 12 of this Agreement.

4. The Registrar of the Headquarters State shall forthwith inform all Member States in which the CARICOM Enterprise is registered that its name has been so struck off the register and every such Member State shall thereupon remove the name from its register or its special record, as the case may be.

5. A CARICOM Enterprise which has been struck off from the CARICOM Enterprise register may operate as a company under the national laws of the Headquarters State. Its name may be restored not earlier than twelve months after its name has been struck off the register of CARICOM Enterprises if it successfully applies to the Authority for reinstatement.

Article 12. Benefits to be Enjoyed by CARICOM EnterpriseS

1. A CARICOM Enterprise shall have full legal personality in every Member State in which it is registered as such, as if it were a company incorporated and registered under the general statutes relating to the incorporation, registration and management of companies.

2. In the exercise of its legal personality in any Member State in it is registered, a CARICOM Enterprise shall not be regarded as having a separate personality from that which it enjoys in another Member State in which it is also registered, and accordingly Member States will provide

(a) that the public documents of a CARICOM Enterprise must reflect the indivisibility of the legal personality of the Enterprise and any rights and obligations acquired by or imposed on the Enterprise; and

(b) that the appropriate courts of any Member State in which the CARICOM Enterprise is registered shall have full and concurrent jurisdiction over the affairs and all the assets of the Enterprise wherever situated in those Member States; and

(c) that the judgments and orders of any such courts will be enforced in accordance with a common procedure.

3. Each Member State shall in accordance with the Exchange Control laws in force in its State permit a CARICOM Enterprise registered as such in its State to:

(a) keep such foreign accounts including portfolio securities in another Member State in which the CARICOM Enterprise is registered, as are required for the fulfilment of s objects;

(b) subject to any exchange control considerations, remit dividends and repatriate -

(i) assets on a winding-up; or

(ii) capital on reduction of its share capital, on no less favourable terms than those accorded to any investor in that State who is not a national.

4. Each Member State undertakes to:

(a) grant to a CARICOM Enterprise registered in its territory on terms no less favourable than is accorded to any other similar Enterprise of that Member Stats all licences and permissions necessary for the proper conduct of the affairs of any CARICOM Enterprise registered as such in its State;

(b) grant to a CARICOM Enterprise registered in its territory treatment no less favourable than is accorded to any other similar Enterprise of a Member State in respect of State purchase or use of goods and services;

(c) allow to a CARICOM Enterprise in the Member States in which it operates, access to long-, medium- and short-term credit which is relevant to its operations on terms no less favourable than is accorded to any other similar enterprise of a Member State;

(d) treat a CARICOM Enterprise, if necessary, as if it had been incorporated in its territory for the purpose of the conferment of benefits under the Scheme for the Harmonisation of Fiscal Incentives to Industry as set out in Article 3 of that Agreement;

(e) accord preferential treatment to a CARICOM Enterprise as against a non-regional Enterprise when granting incentives under the Scheme for the Harmonisation of Fiscal Incentives to Industry;

(f) consider a CARICOM Enterprise for the granting of such fiscal incentives as the Member State may think fit in respect of agriculture, tourism and forestry that are mutually agreed by Member States;

(g) consider the product of a CARICOM Enterprise for protection by quantitative restrictions or other forms of protection imposed at a uniform level by the Member States against imports from third countries on te no less favourable than those which may be accorded to the product of any other similar Enterprise.

Article 13. Taxation of CARICOM Enterprises

1. The corporate profits of a CARICOM Enterprise shall be subject to tax except that where the equity capital is wholly-owned by Governments of Member States those Governments may agree otherwise.

2. Dividends and other distributions paid by a CARICOM Enterprise in respect of equity capital owned by Governments of any of the Member States shall not be subject to tax.

3. Governments of participating States may, by mutual agreement, waive the taxes on profits made by CARICOM Enterprises that engage solely in the business of intra- or extra regional transport and communications.

4. Nothing in this Agreement shall prevent a CARICOM Enterprise from being eligible for fiscal incentives under the Scheme for the Harmonisation of Fiscal Incentives to Industry.

Article 14. Name of CARICOM Enterprise

The name of a CARICOM Enterprise shall contain the letters (C.E.) at the end thereof.

Article 15. Undertaking as to Implementation

Member States undertake to introduce measures including the amendment of their municipal legislation so as to conform to this Agreement and enable this Regime to be established as soon as practicable.

Article 16. Settlement of Disputes

Disputes of an international character arising under this Agreement shall be settled under and in accordance with the procedure set out in Articles 11 and 12 of the Common Market Annex to the Treaty.

Article 17. Signature of Agreement

This Agreement is open for signature by any Member State.

Article 18. Ratification

This Agreement and any amendments thereto, shall be subject to ratification by Member States in accordance with their respective constitutional procedures. Instruments of Ratification shall be deposited with the Secretary-General of the Caribbean Community

(hereinafter referred to as "the Secretary-General") who shall transmit certified copies to the Government of each Member State.

Article 19. Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon the deposit of the fourth Instrument of Ratification in accordance with Article 18 of this Agreement.

Article 20. Amendments

1. This Agreement may be amended by three-fourths of the Member States including two of the More Developed Countries.

2. Any such amendment shall come into force upon deposit with the Secretary-General of the last of the Instruments of Ratification required in accordance with this Agreement and paragraph 1 of this Article.

3. The Secretary-General shall notify other Member States of the entry into force of any such amendment.

Article 21. Accession

Any new Member or Associate Member of the Common Market or any Member of the Caribbean Community may accede to this Agreement on the terms and conditions determined by the Conference of Heads of Governments of the Caribbean Community.

Article 22. Withdrawal

1. A Member State that withdraws from membership or associate membership of the Common Market in accordance with Article 69 thereof shall, if a Party to this Agreement, be deemed to have withdrawn from this Agreement with effect from the expiration of the time limited by the said Article 69.

2. Without prejudice to paragraph 2. of this Article, a Party to this Agreement may withdraw from this Agreement by giving notice in writing to the Authority which shall promptly notify the other Parties to this Agreement; such withdrawal shall take effect twelve months after receipt of the notice by the Authority.

3. A Party to this Agreement undertakes to honour any financial obligations duly assumed while it continues to be a Party to this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have affixed their signatures to this Agreement.

Done in a single copy which is deposited with the Secretary-General of the Caribbean Community who shall transmit certified copies to Parties to this Agreement.

Signed by E. Evelyn Graves

For the Government of Barbados on 6th February 1988

at Dover Convention Centre, Barbados

Signed by George Price

For the Government of Belize on 30th July 1990

at Kingston, Jamaica

Signed by [illegible]

For the Government of Dominica on 8th March 1988

at Georgetown, Guyana

Signed by [illegible]

For the Government of Grenada on 6th February 1988

at Dover Convention Centre, Barbados

Signed by [illegible]

For the Government of Guyana on 23rd December 1987

at Georgetown, Guyana

Signed by [illegible]

For the Government of Jamaica on 28th July 1988

at Kingston, Jamaica

Signed by [illegible]

For the Government of Montserrat on 5th July 1988

at Deep Bay, Montserrat

Signed by [illegible]

For the Government of Saint Christopher and Nevis on

1st March 1988

at Basseterre, St. Kitts/Nevis

Signed by .....

For the Government of Saint Lucia on ....[illegible] March 1988

at .....Georgetown, Guyana.....

Signed by .....

For the Government of Saint Vincent and the Grenadines on

....6th February 1988.....

at ...Bower Cumberland Centre, Barbados.....

Signed by ...Sahedro Basdeo.....

For the Government of Trinidad and Tobago on ...8th.....

.....June.....1988..... at ...Port of Spain

...Trinidad and Tobago.....

ANNEX

SECTORS OF THE REGIONAL ECONOMY IN WHICH CARICOM ENTERPRISES MAY OPERATE

Air and Sea Transportation

Banking and Financial Services

Construction and Engineering Services

Consultancy Services

International Marketing

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD PORTANT CRÉATION D'UN RÉGIME POUR LES ENTREPRISES DE LA CARICOM

Les gouvernements des États membres du Marché commun des Caraïbes,

Ayant examiné les dispositions de l'annexe du Marché commun du Traité portant création de la Communauté des Caraïbes et, en particulier :

a) L'article 3 "Objectifs du marché commun";

b) Les articles 35 "Établissement" et 37 "Mouvements de capitaux";

c) L'article 42 "Harmonisation des législations", en ce qui concerne le droit des sociétés;

d) L'article 44 "Propriété et maîtrise des ressources régionales";

e) L'article 45 "Coordination de la planification nationale du développement"; l'article 46 "Programmation industrielle au sein du marché commun"; l'article 47 "Mise en valeur en commun des ressources naturelles"; et l'article 49 "Rationalisation de la production agricole"; et

f) L'article 59 "Assistance financière des pays plus développés";

Reconnaissant la nécessité urgente de développer des activités économiques dans le Marché commun sur la base d'entreprises conjointes entre les investisseurs nationaux (ci-après définis à l'article premier);

Conscients de la nécessité constante de favoriser et d'accorder une plus grande importance à un esprit d'entreprise national et régional, à la capacité en matière de gestion et de technologie dans la production de biens et de services sur une base régionale tant pour le marché régional qu'extrarégional;

Tenant compte de la nécessité de mettre en commun les ressources humaines, financières et naturelles de la région pour la mise en uvre de projets régionaux prioritaires conçus pour le bénéfice de la population de la région;

Mettant l'accent sur la nécessité de la création d'un mécanisme par lequel le mouvement d'investissement de capital entre les États membres, en particulier des pays les plus développés vers les pays les moins développés, peut être effectué rapidement dans l'intérêt du développement de la région;

Conscients du rôle crucial que le secteur privé, de sa propre initiative ou en partenariat avec le secteur public de la région ou des investisseurs étrangers appropriés, peut jouer dans le développement économique de la région;

Conviennent de créer le régime suivant :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord :

"Autorité" désigne l'organisme créé aux termes de l'article 8 du présent Accord.

"Entreprise de la CARICOM" désigne, sous réserve du présent Accord, une société à capitaux régionaux et sous contrôle régional, laquelle :

a) Dans des domaines précisés aux articles 46, 47 et 49 du Traité que le Conseil peut prescrire de temps à autre, travaille à la production de marchandises originaires du Marché commun; ou

b) Fournit des services :

i) Dans des domaines précisés aux articles 48 et 50 du Traité; ou

ii) Dans des secteurs de l'économie régionale précisés dans l'annexe au présent Accord et dans d'autres secteurs de l'économie régionale selon que le Conseil peut, de temps à autre, le déterminer.

"Originaire du Marché commun" a la même signification que celle visée aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 14 de l'annexe au Traité.

"Société" désigne une société incorporée conformément aux statuts généraux d'un État membre concernant la formation d'une société légalement constituée.

"Conseil" désigne le Conseil des ministres du Marché commun des Caraïbes créé par le Traité.

"Pays moins développés" désigne Antigua-et-Barbuda, le Belize, la Dominique, la Grenade, Montserrat, Saint-Christophe-et-Nevis, Sainte-Lucie ou Saint-Vincent-et-les Grenadines.

"État membre" désigne un État membre qui est membre du Marché commun des Caraïbes créé par l'annexe au Traité et Partie au présent Accord.

"Pays plus développés" désigne la Barbade, le Guyana, la Jamaïque ou la Trinité-et-Tobago.

"Ressortissant", sous réserve du paragraphe 2 du présent article, a la même signification que celle visée à l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 35 de l'annexe au Traité et comprend des sociétés contrôlées par des personnes ou par des sociétés contrôlées telles que décrites dans la définition "à capitaux régionaux et sous contrôle régional".

"Investisseur national" désigne, sous réserve du paragraphe 2 du présent article, un État membre ou un ressortissant d'un État membre détenant un capital effectif d'une société.

"À capitaux régionaux et sous contrôle régional" s'entend, en relation avec une société, des ressortissants de deux États membres au moins qui, de l'avis de l'Autorité, exercent au sein de cette société la gestion et le contrôle sur des actions détenues au nom d'un tiers leur donnant droit directement ou indirectement

a) D'exercer plus de la moitié du nombre des actions votantes dans ladite société; et

b) De recevoir plus de la moitié de tous les dividendes qui peuvent être versés par ladite société; et

c) De recevoir plus de la moitié du remboursement de capital dans l'éventualité de la liquidation ou d'une réduction du capital-action de ladite société;

ou une plus grande proportion de celle précisée aux paragraphes a) à c) ci-dessus selon que le Conseil peut, de temps à autre, déterminer en relation avec un secteur de l'économie régionale.

"Registraire", en relation avec un État Membre, désigne le fonctionnaire responsable de l'enregistrement des sociétés.

"Traité" désigne le Traité portant création de la Communauté des Caraïbes et le Marché commun, signé à Chaguaramas, le 4 juillet 1973.

2. 1) La Banque de développement des Caraïbes et la Corporation alimentaire des Caraïbes et d'autres organismes semblables qui détiennent un capital effectif dans une société, aux fins du présent Accord, sont considérés comme étant des investisseurs nationaux ainsi que des ressortissants de l'État membre dans lequel le siège de l'État est situé.

2) Aucune disposition du présent Accord ne doit être interprétée comme dérogeant aux droits, privilèges et immunités conférés ou accordés à la Banque de développement des Caraïbes et à la Corporation alimentaire des Caraïbes en vertu des accords respectifs qu'elles ont conclus.

3. Aucune disposition du présent Accord et, en particulier, la définition d'une "entreprise de la CARICOM" n'autorise une entreprise à être enregistrée en tant qu'entreprise de la CARICOM à moins qu'elle soit reconnue à ce titre par l'Autorité conformément au présent Accord.

Article 2. Création d'un régime

Les États membres s'engagent à créer un régime en vue de l'incorporation et l'enregistrement, l'exploitation, la gestion, la liquidation et la dissolution d'un type d'entreprise commerciale connue en tant qu'entreprise de la CARICOM, aux fins de l'organisation, des buts et objectifs légaux de l'exploitation tel qu'il est précisé ci-après.

Article 3. Objectifs et fonctions d'une entreprise de la CARICOM

Une entreprise de la CARICOM peut être établie à certaines fins dans des domaines indiqués aux articles 46 à 50 de l'annexe au Traité et d'autres secteurs de l'économie régionale tel qu'ils sont précisés dans l'annexe au présent Accord, et exécute des fonctions telles que prévues dans son Mémorandum d'association et par les dispositions du présent Accord; le Conseil poursuit l'étude de l'annexe et peut imposer des conditions d'exploitation aux entreprises de la CARICOM.

Article 4. Organisation officielle d'une entreprise de la CARICOM

1. L'organisation officielle d'une entreprise de la CARICOM est celle d'une société qui a été établie conformément au présent régime.

2. Le nom de l'État membre où est situé le siège de direction et de contrôle de l'entreprise de la CARICOM (ci-après dénommé "l'État siège") est énoncé dans le Mémorandum d'association.

3. Les actions sont enregistrées au nom du détenteur.

4. Une entreprise de la CARICOM est incorporée et enregistrée dans l'État siège.

Article 5. Politique en matière d'incorporation, d'enregistrement, d'exploitation, de gestion, de liquidation et de dissolution d'une entreprise de la CARICOM

L'incorporation, l'enregistrement, l'exploitation, la gestion, la liquidation et la dissolution d'une entreprise de la CARICOM sont régis par les dispositions du présent Accord ainsi que par la loi sur les sociétés et autres lois pertinentes de l'État siège et celles des autres États membres dans lesquels l'entreprise de la CARICOM est enregistrée.

Article 6. Formation d'une entreprise de la CARICOM

1. Le statut d'entreprise de la CARICOM peut être conféré à une société formée pour les besoins et selon les modalités prévus au présent article. Toutefois, une société qui n'est pas formée à cette fin peut acquérir le statut d'entreprise de la CARICOM si elle est qualifiée à ce titre et son rôle se limite à celui d'une telle entreprise.

2. Le Mémorandum d'association, les articles d'association et autres documents constitutifs qui sont requis pour l'incorporation d'une société (ci-après dénommés "les documents constitutifs"), ainsi que les programmes d'activités d'une entreprise de la CARICOM proposée pour les cinq premières années de son exploitation, sont présentés à l'Autorité pour son approbation écrite et toute modification d'un programme est présentée à l'Autorité pour son approbation immédiate.

3. Dans le cas d'une société qui n'est pas formée dans le but de devenir une entreprise de la CARICOM qui désire obtenir un tel statut, le programme d'activités ainsi que les copies certifiées de son certificat d'enregistrement et ses documents constitutifs doivent de même être présentés à l'Autorité pour son approbation écrite.

4. L'approbation écrite de l'enregistrement de la société en tant qu'entreprise de la CARICOM, dès son incorporation ou autre, est jointe à des copies dûment authentifiées des documents constitutifs et présentée aux registraires de l'État siège et à d'autres États membres tel qu'il a été adopté au titre de l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 8 du présent Accord pour octroi du statut d'une entreprise de la CARICOM à la société, pour incorporation, si nécessaire, de la société dans l'État siège et son enregistrement en tant qu'entreprise de la CARICOM dans l'État siège et dans d'autres États membres.

5. Les registraires de l'État siège et ceux d'autres États visés au paragraphe 4 du présent article, sur réception des documents constitutifs ainsi que de l'approbation écrite de l'Autorité, enregistrent la société en tant qu'entreprise de la CARICOM dans l'État siège et dans d'autres États membres, respectivement.

6. Toute modification proposée au rôle d'une entreprise de la CARICOM enregistrée est de même présentée à l'Autorité pour son approbation et traitée de la manière prévue aux paragraphes 4 et 5 du présent article.

7. Quatorze jours suivant l'enregistrement de l'entreprise de la CARICOM dans l'État siège, le registraire de l'État siège notifie les registraires de chacun des États membres, autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, de l'enregistrement de l'entreprise de la CARICOM.

8. Le registraire de chaque État membre, autre que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, inscrit, sans paiement de taxe, le nom de l'entreprise de la CARICOM dans un registre spécial conservé à cette fin.

9. Lorsque la société est enregistrée en tant qu'entreprise de la CARICOM par un État membre en vertu du présent Accord, elle paie des taxes, impôts et autres montants, le cas échéant, tels que prescrits par la législation de l'État membre concerné.

Article 7. Effet de l'enregistrement

1. L'enregistrement d'une société en tant qu'entreprise de la CARICOM en vertu des paragraphes 4 à 6 de l'article 6 du présent Accord confère à cette société le statut d'entreprise de la CARICOM et à ce titre lui donne droit aux avantages prévus au présent Accord.

2. Lorsqu'en vertu du paragraphe 8 de l'article 6 du présent Accord, le nom d'une entreprise de la CARICOM est enregistré dans le registre spécial d'un État membre, ladite entreprise peut en tout temps par la suite demander à être enregistrée en tant qu'entreprise de la CARICOM dans ledit État membre et, à la suite de cette demande, le Registraire d'un État membre, sur réception des documents constitutifs et du paiement des taxes prescrites, enregistre cette entreprise de la CARICOM en conséquence, lorsque les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent.

Article 8. Création, droit de vote, réunion et procédure de l'Autorité d'une entreprise de la CARICOM

1. Aux fins du présent Accord, une Autorité d'entreprise de la CARICOM est créée; elle est composée d'un représentant de chaque État membre, d'un fonctionnaire du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes, d'un fonctionnaire de la Banque de développement des Caraïbes et d'un représentant de l'organisme ou de l'institution représentant le secteur privé désigné en tant que membre du Groupe consultatif conjoint du Conseil des ministres du Marché commun.

2. Chaque membre de l'Autorité, autre que le fonctionnaire du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes, le fonctionnaire de la Banque de développement des Caraïbes et le représentant du secteur privé visés au paragraphe 1, dispose d'une voix.

3. Sauf dispositions contraires au présent Accord, une décision de l'Autorité est prise à la majorité simple des membres de l'Autorité présents et votants.

4. a) Lors de l'examen d'une demande d'approbation de la création d'une entreprise de la CARICOM, seuls peuvent voter le représentant de l'État siège, les représentants des États membres dans lesquels l'entreprise de la CARICOM sera enregistrée et les représentants des États membres dont les ressortissants sont membres de l'entreprise. Le quorum est constitué par tous les États membres dont des ressortissants sont membres de l'entreprise. Une décision de l'Autorité concernée par une telle demande est prise à l'unanimité;

b) Dans l'exercice des pouvoirs énoncés aux alinéas d) ii) de l'article 10 du présent Accord, le vote affirmatif des deux tiers au moins des représentants autorisés à voter au titre de l'alinéa a) du présent paragraphe est nécessaire.

5. L'Autorité se réunit, de temps à autre, dans un État membre qu'elle estime approprié et aussi souvent que nécessaire pour la conduite de ses affaires et, sans préjudice de ce qui précède, en deux occasions au moins au cours de l'année civile.

6. En ce qui concerne les réunions portant sur toutes les questions, à l'exception de celles énoncées au paragraphe 4 du présent article, le quorum est constitué par les deux tiers des membres de l'Autorité.

7. Les membres de l'Autorité élisent l'un d'entre eux comme président.

8. L'Autorité peut créer des sous-comités et coopter un expert et recourir à ses services, le cas échéant, afin de s'acquitter de ses fonctions en vertu du présent Accord.

Article 9. Gestion d'une entreprise de la CARICOM

Une entreprise de la CARICOM, dans ses activités quotidiennes, est normalement gérée par des ressortissants des États membres du Marché commun des Caraïbes, mais lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir les services de tels ressortissants, l'entreprise de la CARICOM peut s'assurer les services d'autres ressortissants à condition que l'Autorité soit informée et approuve leur embauche.

Article 10. Fonctions et pouvoirs de l'Autorité

1. L'Autorité :

a) Reçoit

i) Les demandes accompagnées des documents constitutifs pour approbation tels que stipulés au paragraphe 2 de l'article 6 du présent Accord;

ii) Des informations qui peuvent, de temps à autre, lui être communiquées par un État membre afin d'assurer qu'une entreprise de la CARICOM est détenue et contrôlée par des ressortissants ou de déterminer si une entreprise de la CARICOM est en violation flagrante ou constante des dispositions du présent Accord;

iii) Des informations qui lui sont présentées, à sa demande, par une entreprise de la CARICOM afin de déterminer si les activités de ladite entreprise de la CARICOM sont conformes aux objectifs et au cadre du Régime;

iv) D'autres informations qui peuvent lui être présentées par un État membre de l'entreprise de la CARICOM et qui peuvent lui être utiles dans l'exéeution efficace de ses fonctions et de ses compétences;

b) Accorde ou refuse les demandes d'approbation pour procéder à l'enregistrement d'une entreprise de la CARICOM, tel que prévu à l'article 8 du présent Accord;

c) Peut exiger d'une entreprise de la CARICOM qu'elle lui fournisse, immédiatement après son enregistrement, des informations sur des questions telles que ses participations courantes, accords de prêt, contrats de gestion, contrats de consultant, ainsi que ses avoirs, s'il y a lieu, détenus à l'extérieur de la Communauté des Caraïbes. Une telle requête peut stipuler une période ou des périodes régulières au cours desquelles lesdites informations doivent être fournies;

d) Peut déterminer

i) Si les activités d'une entreprise de la CARICOM sont conformes aux objectifs et au cadre du présent Accord et peut faire rapport à un État membre ou à l'entreprise de la CARICOM concernée et faire des recommandations en conséquence;

ii) Si une entreprise de la CARICOM exploite une entreprise en violation flagrante et constante du présent Accord et elle fait connaître et, en même temps, rend compte de ses résultats à l'État siège et à l'entreprise de la CARICOM concernés; il est entendu que l'Autorité doit permettre à l'entreprise de la CARICOM d'intervenir avant qu'une décision finale ne soit prise en vertu des dispositions du présent alinéa;

e) Prend toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une entreprise de la CARICOM soit, dans la mesure du possible, administrée par des ressortissants des États membres du Marché commun des Caraïbes seulement, sauf dans la mesure où l'autorité permet qu'il en soit autrement.

2. Nonobstant le contenu du présent article, l'Autorité peut présenter d'autres rapports et recommandations aux États membres et en soumettre des copies aux entreprises de la CARICOM concernées, selon qu'elle le juge nécessaire, dans le but d'assurer que les entreprises de la CARICOM se conforment aux dispositions du présent Accord.

Article 11. Supervision de l'entreprise de la CARICOM

1. La supervision d'une entreprise de la CARICOM est effectuée par l'Autorité et les Registraires des États membres (dans l'exercice de leurs fonctions statutaires) ou par un autre organisme ou individu que peut désigner chacun des États membres à cette fin.

2. Les États membres s'engagent à assister l'Autorité en prenant des mesures, selon les besoins, pour s'assurer que :

a) Les entreprises de la CARICOM mènent leurs activités en conformité avec les objectifs et le cadre du Régime;

b) Sous réserve de l'article 9, toutes les entreprises de la CARICOM sont administrées et contrôlées par des ressortissants des États membres;

c) Les entreprises de la CARICOM ne sont pas en violation flagrante et constante des dispositions du Régime.

3. L'État siège, à la suite de la conclusion de l'Autorité à l'effet que les activités d'une entreprise de la CARICOM sont en violation flagrante et constante du présent Accord, radie le nom de l'entreprise de la CARICOM de son registre des entreprises de la CARICOM. Ladite entreprise de la CARICOM cesse immédiatement de jouir des avantages énoncés à l'article 12 du présent Accord.

4. Le Registraire de l'État siège informe aussitôt tous les États membres dans lesquels l'entreprise de la CARICOM est enregistrée de sa radiation du registre et chaque État membre retire alors le nom de l'entreprise de son registre ou de son dossier spécial, le cas échéant.

5. Une entreprise de la CARICOM qui a été radiée du registre des entreprises de la CARICOM peut mener ses activités en tant que société en vertu des lois nationales de l'État siège. Son nom peut être restauré douze mois après sa radiation du registre des entreprises

de la CARICOM si elle répond avec satisfaction à une demande de réintégration auprès de l'Autorité.

Article 12. Avantages dont jouissent les entreprises de la CARICOM

1. Une entreprise de la CARICOM jouit d'une personnalité juridique pleine et entière dans tous les États membres dans lesquels elle est enregistrée à ce titre, tout comme si elle était une société incorporée et enregistrée en vertu des statuts généraux relatifs à l'incorporation, l'enregistrement et la gestion des sociétés.

2. Dans l'exercice de sa personnalité juridique dans tous les États membres dans lesquels elle est enregistrée, une entreprise de la CARICOM n'est pas considérée comme ayant une personnalité distincte de celle dont elle jouit dans un autre État membre dans lequel elle est également enregistrée et, en conséquence, les États membres stipuleront :

a) Que les documents publics d'une entreprise de la CARICOM doivent refléter l'indivisibilité de la personnalité juridique de l'entreprise ainsi que tous les droits et obligations acquis ou imposés à celle-ci;

b) Que les tribunaux appropriés d'un État membre dans lequel l'entreprise de la CARICOM est enregistrée doivent avoir la pleine et concurrente compétence sur les activités et tous les avoirs de l'entreprise quel que soit l'État membre où elle est située; et

c) Que les jugements et ordres des tribunaux soient appliqués conformément à une procédure commune.

3. Chaque État membre, conformément à sa loi sur le contrôle des changes en vigueur, autorise une entreprise de la CARICOM à s'enregistrer à ce titre dans ledit État afin de :

a) Maintenir des comptes étrangers, y compris des valeurs de portefeuille, dans un autre État membre dans lequel l'entreprise de la CARICOM est enregistrée, tel qu'il est exigé pour l'exécution de son rôle;

b) Sous réserve de considérations relatives au contrôle des changes, remettre des dividendes et rapatrier

i) Les avoirs d'une liquidation; ou

ii) Le capital sur la réduction du capital-actions, à des conditions non moins favorables que celles accordées à un investisseur dans cet État qui n'est pas un ressortissant.

4. Chaque État membre s'engage à :

a) Accorder à une entreprise de la CARICOM enregistrée sur son territoire à des conditions non moins favorables que celles accordées à toute autre entreprise similaire de cet État membre toutes les licences et permissions nécessaires à la bonne conduite des affaires d'une entreprise de la CARICOM enregistrée à ce titre dans son État;

b) Accorder à une entreprise de la CARICOM enregistrée sur son territoire un traitement non moins favorable que celui accordé à toute autre entreprise semblable d'un État membre en ce qui concerne l'achat et l'utilisation de biens et services publics;

c) Permettre à une entreprise de la CARICOM dans les États membres dans lesquels elle a ses activités l'accès à un crédit à court, moyen et long terme pertinent à ses activités

à des conditions non moins favorables que celles accordées à toute autre entreprise semblable d'un État membre;

d) Traiter une entreprise de la CARICOM, le cas échéant, comme si elle avait été incorporée dans son territoire afin qu'elle puisse bénéficier des avantages en vertu du Plan d'harmonisation des mesures fiscales destinées à stimuler l'industrie tel qu'énoncé à l'article 3 du présent Accord;

e) Accorder un traitement préférentiel à une entreprise de la CARICOM par rapport à une entreprise non régionale lorsqu'il octroie des incitations dans le cadre du Plan d'harmonisation des mesures fiscales destinées à stimuler l'industrie;

f) Prendre en considération, pour l'octroi de mesures fiscales à une entreprise de la CARICOM, le fait que l'État membre estime qu'elle s'intègre bien aux secteurs agricole, touristique et forestier dont sont convenus mutuellement les États membres;

g) Veiller à ce que le produit d'une entreprise de la CARICOM obtienne une protection par des mesures de restriction quantitative ou autres formes de protection imposées de façon uniforme par les États membres contre des importations de pays tiers dans des conditions non moins favorables que celles accordées au produit d'une autre entreprise semblable.

Article 13. Imposition des entreprises de la CARICOM

1. Les bénéfices des entreprises de la CARICOM sont imposables sauf dans le cas où le capital est détenu en totalité par les gouvernements des États membres et que ces gouvernements en conviennent autrement.

2. Les dividendes et autres distributions versés par une entreprise de la CARICOM en ce qui concerne le capital détenu par les gouvernements de tous les États membres ne sont pas imposables.

3. Les gouvernements d'États participants peuvent, d'un commun accord, prélever des impôts sur les bénéfices que tirent des entreprises de la CARICOM qui s'engagent uniquement dans des activités de transport et de communications intra et extrarégionaux.

4. Aucune disposition du présent Accord n'empêche une entreprise de la CARICOM d'être admissible à des mesures fiscales en vertu du Plan d'harmonisation des mesures fiscales destinées à stimuler l'industrie.

Article 14. Nom d'une entreprise de la CARICOM

Le nom d'une entreprise de la CARICOM contient les lettres (E. C.) à la fin de ce dernier.

Article 15. Engagement concernant la mise en uvre

Les États membres s'engagent à introduire des mesures, y compris l'amendement de leur législation municipale, de façon à se conformer au présent Accord et à permettre l'établissement de ce régime le plus tôt possible.

Article 16. Règlement des différends

Les différends de caractère international soulevés au titre du présent Accord sont réglés conformément à la procédure établie aux articles 11 et 12 de l'annexe au Traité du Marché commun.

Article 17. Signature de l'Accord

Le présent Accord est ouvert à la signature par un État membre.

Article 18. Ratification

Le présent Accord et les amendements y relatifs sont sujets à ratification par les États membres conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives. Les instruments de ratification sont déposés auprès du Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes (ci-après dénommé "le Secrétaire général") qui transmet des copies certifiées conformes au gouvernement de chaque État membre.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur lors du dépôt du quatrième instrument de ratification conformément à l'article 18 du présent Accord.

Article 20. Modifications

1. Le présent Accord peut être modifié par les trois-quarts des États membres dont deux de pays plus développés.

2. Cette modification entre en vigueur au moment du dépôt auprès du Secrétaire général du dernier des instruments de ratification nécessaires conformément au présent Accord et au paragraphe 1 du présent article.

3. Le Secrétaire général notifie aux autres États membres l'entrée en vigueur de ladite modification.

Article 21. Adhésion

Un nouveau membre ou un membre associé du Marché commun ou un membre de la Communauté des Caraïbes peut adhérer au présent Accord aux conditions établies par la Conférence des chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes.

Article 22. Retrait

1. Un État membre qui se retire en tant que membre ou membre associé du Marché commun conformément à son article 69, s'il est Partie au présent Accord, est considéré s'être retiré du présent Accord avec effet à compter de la date limite d'expiration fixée par ledit article 69.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, une Partie au présent Accord peut se retirer du présent Accord en le notifiant par écrit à l'Autorité qui le notifie promptement aux autres Parties au présent Accord; ce retrait prend effet douze mois après la date de réception de la notification par l'Autorité.

3. Une Partie au présent Accord s'engage à respecter toutes les obligations financières dûment assumées tant qu'elle est Partie au présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en un exemplaire unique déposé auprès du Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes qui en transmet des copies certifiées conformes à toutes les Parties au présent Accord.

SIGNÉ PAR (ILLISIBLE)
Pour le Gouvernement d'Antigua-et-Barbuda, le 1er juillet 1988,
à Royal Antigua St. John's (Antigua)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de la Barbade, le 6 février 1988,
au Dover Convention Center (Barbade)

SIGNÉ PAR GEORGE PRICE
Pour le Gouvernement du Belize, le 30 juillet 1990,
à Kingston (Jamaïque)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de la Dominique, le ( ) mars 1988,
à Georgetown (Guyana)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de la Grenade, le 6 février 1988,
au Dover Convention Centre (Barbade)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement du Guyana, le 22 décembre 1987,
à Georgetown (Guyana)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de la Jamaïque, le 28 janvier 1988,
à Georgetown (Guyana)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de Montserrat, le 5 juillet 1988,
à Deep Bay (Antigua)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de Saint-Christophe-et-Nevis, le 14 mars 1988,
à Basseterre (Saint-Kitts-et-Nevis)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de Sainte-Lucie, le 3 mars 1988,
à Georgetown (Guyana)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de Saint-Vincent-et-les Grenadines, le 6 février 1988,
au Dover Convention Centre (Barbade)

SIGNÉ PAR [ILLISIBLE]
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago, le 8 juin 1988,
à Port-of-Spain (Trinité-et-Tobago)

ANNEXE

SECTEURS DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE DANS LESQUELS LES ENTREPRISES DE LA CARICOM PEUVENT MENER DES ACTIVITÉS

Transports aérien et maritime

Services bancaires et financiers

Construction et services d'ingénierie

Services de consultation

Gestion internationale

No. 40021

Netherlands
and
Belarus

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Belarus for air services between and beyond their respective territories (witb annex). Minsk, 10 April 1995

Entry into force: *provisionally on 10 May 1995 and definitively on 1 January 1996 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Belarusian, Dutch and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Bélarus

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la Répuhlique du Belarus relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Minsk, 10 avril 1995

Entrée en vigueur : *provisoirement le 10 mai 1995 et définitivement le 1er janvier 1996 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *bélarussien, néerlandais et anglais*

Enregistrement auprès dn Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSIEN]

ПАГАДНЕННЕ

паміж Каралеўствам Нідэрландаў і Рэспублікай Беларусь аб паветраных зносінах паміж і па-за іх тэрыторыямі

Каралеўства Нідэрландаў і Рэспубліка Беларусь, якія далей называюцца Дагаворнымі Бакамі;

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944 г.,

жадаючы садзейнічаць развіццю міжнароднай грамадзянскай авіяцыі,

жадаючы заключыць Пагадненне з мэтай устанаўлення паветраных зносін паміж і па-за іх тэрыторыямі,

пагадзіліся аб ніжэйпададзеным:

АРТЫКУЛ 1

ВЫЗНАЧЭННІ

У мэтах гэтага Пагаднення і Дадатка да яго, калі кантэкст не патрабуе іншага:

а) тэрмін "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944 г., і ўключае ў сябе любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 гэтай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або гэтай Канвенцыі згодна з Артыкуламі 90 і 94, наколькі гэтыя Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу або ратыфікаваны абодвума Дагаворнымі Бакамі;

б) тэрмін "Авіяцыйныя ўлады" азначае ў выпадку Каралеўства Нідэрландаў - Міністра транспарту, грамадскіх работ і кіравання воднымі рэсурсамі і ў выпадку Рэспублікі Беларусь - Міністэрства транспарту і камунікацый, або ў абодвух выпадках - любую асобу або орган, упаўнаважаных выконваць любыя функцыі, што ажыццяўляюцца ў цяперашні час указанымі ўладамі;

в) тэрмін "Назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое было назначана і ўпаўнаважана ў адпаведнасці з Артыкулам 4 гэтага Пагаднення;

г) тэрмін "Тэрыторыя" у адносінах да Дзяржавы лае значэнне, якое вызначаецца ў Артыкуле 2 Канвенцыі;

д) тэрміны "Паветраныя зносіны", "Міжнародныя паветраныя зносіны", "Авіяпрадпрыемства" і "Прыпынак у мэтах, не звязаных з рухам" маюць значэнне, якое адпаведна надаецца ім у Артыкуле 96 Канвенцыі;

е) тэрміны "Дагаворная авіялінія" і "Устаноўлены маршрут" азначаюць адпаведна міжнародныя паветраныя зносіны згодна з Артыкулам 2 гэтага Пагаднення і маршрут, які ўстаноўлены ў адпаведным раздзеле Дадатка да гэтага Пагаднення;

ж) тэрмін "Запасы" азначае гатовыя спажывецкія вырабы для выкарыстання або продажу на борце паветранага судна пад час палёту, уключаючы інтэндантцкія запасы;

з) тэрмін "Пагадненне" азначае гэта Пагадненне, Дадатак, што распрацаваны да яго, і любыя папраўкі да Пагаднення або Дадатку;

і) тэрмін "Тарыф" азначае любую суму, якая спаганяецца авіяпрадпрыемствамі непасрэдна або праз іх прадстаўнікоў з любых асоб або арганізацый за перавозку пасажыраў (і іх багажу) і грузу (за выключэннем пошты) паветранымі транспартнымі сродкамі, уключаючы:

I. умовы, якія рэгулююць наяўнасць і парадак прымянення тарыфу, і

II. аплату і ўмовы іншых паслуг, якія з'яўляюцца дапаможнымі ў адносінах да такіх перавозак, што выконваюцца авіяпрадпрыемствамі;

к) тэрмін "змена паветранага судна" азначае эксплуатацыю адной з дагаворных ліній назначаным авіяпрадпрыемствам такім чынам, што на адным або больш чым адным участку маршрута палёт выконваецца паветраным суднам, якое адрозніваецца па правознай ёмістасці ад суднаў, што выкарыстоўваюцца на іншым участку;

л) тэрмін "Кампутарная сістэма браніравання" (КСБ) азначае аўтаматызаваную сістэму, якая ўтрымлівае інфармацыю аб раскладзе палётаў, наяўнасці месцаў, тарыфаў і спадарожных паслугах, з дапамогай якіх можна ажыццявіць браніраванне і/або выдачу білетаў і якая прадастаўляе некаторыя або ўсе гэтыя паслугі агентам па афармленню турыстычных перавозак.

АРТЫКУЛ 2

НАДАВАННЕ ПРАВОЎ

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку за выключэннем тых, што ўказаны ў Дадатку, наступныя правы для ажыццяўлення міжнародных паветраных перавозак назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку:

а) права пралёту яго тэрыторыі без пасадкі;

б) права выконваць прыпынкі на яго тэрыторыі ў мэтах, не звязаных з рухам ; і

в) пры эксплуатацыі дагаворнай лініі на ўстаноўленым маршруце - права выконваць прыпынкі на яго тэрыторыі для прыняцця на борт і выгрузкі пасажыраў, грузу і пошты як паасобна так і ў спалучэнні, што перавозяцца па міжнародных зносінах.

2. Нівошта ў пункце 1 гэтага Артыкула не павінна трактавацца як надаванне авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку права ўдзельнічаць у паветраных перавозках паміж пунктамі, якія размешчаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 3

ЗАМЕНА ПАВЕТРАНАГА СУДНА

1. Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства можа пры выкананні якіх-небудзь або ўсіх палётаў па дагаворных лініях і па свайму выбару замяніць паветранае судна на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку або ў любым пункце па ўстаноўленых маршрутах, пры ўмове, калі:

а) для судна, што выкарыстоўваецца па-за пунктам замены паветранага судна, састаўлены графік з улікам суднаў, што прыбываюць або вылятаюць з аэрапорту ў залежнасці ад таго, які з выпадкаў мае месца;

б) у выпадку замены паветранага судна на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і калі эксплуатуецца больш чым адно судна па-за пунктам замены, то толькі адно паветранае судна можа быць аднолькавым па памерах і ніводнае - больш вялікім, чым судны, што выкарыстоўваюцца ў сектары трэцяй або чацвёртай ступені "свабоды паветра".

2. У мэтах дзеянняў па замене паветранага судна назначанае авіяпрадпрыемства можа выкарыстаць асабістае абсталяванне і з захоўваннем нацыянальных нарматываў арэндаванае абсталяванне, і можа дзейнічаць згодна з камерцыйнымі пагадненнямі з іншым авіяпрадпрыемствам.

3. Назначанае авіяпрадпрыемства можа выкарыстаць розныя або ідэнтычныя нумары рэйса для сектараў, у якіх ажыццяўляецца замена паветранага судна.

АРТЫКУЛ 4

НАЗНАЧЭННЕ АБО НАДАВАННЕ ПАЎНАМОЦТВАЎ

1. Кожны Дагаворны Бок мае права пісьмова паведаміць па дыпламатычных каналах другому Дагаворнаму Боку аб назначэнні авіяпрадпрыемства для ажыццяўлення паветраных зносін на маршрутах, што ўстаноўлены ў Дадатку, а таксама замяніць назначанае раней авіяпрадпрыемства іншым авіяпрадпрыемствам.

2. Пасля атрымання такога паведамлення кожны Дагаворны Бок безадкладна надае авіяпрадпрыемству, што назначана другім Дагаворным Бокам, адпаведныя дазволы на эксплуатацыю пры ўмове захавання палажэнняў гэтага Артыкула.

3. Пасля атрымання дазволу на эксплуатацыю, які ўказаны ў пункце 2 гэтага Артыкула, назначанае авіяпрадпрыемства можа ў любы час пачаць эксплуатаваць дагаворныя лініі часткова або ў поўным аб'ёме пры ўмове захавання палажэнняў гэтага Пагаднення і ў тым выпадку, калі тарыфы на такія паслугі былі ўстаноўлены ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 6 гэтага Пагаднення.

4. Кожны Дагаворны Бок мае права адмовіць у выдачы дазволу на эксплуатацыю, які ўказаны ў пункце 2 гэтага Артыкула, або можа надаваць такі дазвол на ўмовах, якія ён палічыць неабходнымі, да ажыццяўлення, назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2 гэтага Пагаднення, калі ён не перакананы ў тым, што рэальным правам уласнасці і эфектыўным кантролем над гэтым авіяпрадпрыемствам надзелены Дагаворны Бок, які яго назначае, або яго грамадзяне, або і тыя і другія.

АРТЫКУЛ 5

АДМЕНА І ПРЫПЫНЕННЕ ДЗЕЯННЯ ДАЗВОЛУ

1. Дагаворныя Бакі маюць права адмовіць у дазволах, агавораных у Артыкуле 4, у адносінах да авіяпрадпрыемства, назначанага другім Дагаворным Бокам, адмяніць або прыпыніць дзеянне такіх дазволаў або выстаўляць умовы:

a) у выпадку, калі авіяцыйныя ўлады гэтага Дагаворнага Боку перакананы, што авіяпрадпрыемства не выконвае ўмовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна і разумна прымяняюцца такімі ўладамі ў адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі;

b) у выпадку незахавання такім авіяпрадпрыемствам законаў і правілаў таго Дагаворнага Боку;

c) калі яны не перакананы ў тым, што рэальнае права ўласнасці і эфектыўны кантроль над авіяпрадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, які назначае гэта авіяпрадпрыемства, або яго грамадзянам, або і тым і другім;

d) калі авіяпрадпрыемства не выконвае іншыя ўмовы эксплуатацыі ў адпаведнасці з палажэннямі, прадпісанымі гэтым Пагадненнем.

2. За выключэннем выпадкаў, калі неабходна безадкладна прадпрыняць дзеянні для прадухілення далейшага парушэння ўказаных вышэй законаў і правілаў, правы, якія пералічаны ў пункце 1 гэтага Артыкулу ажыццяўляюцца толькі пасля кансультацыі з авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку. Калі іншае не ўзгоднена паміж Дагаворнымі Бакамі, такія кансультацыі пачынаюцца на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання запыту аб гэтым.

АРТЫКУЛ 6

ТАРЫФЫ

1. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначанымі авіяпрадпры-емствамі Дагаворных Бакоў за перавозкі паміж іх тэрыторыямі, зацвярджаюцца авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў і ўстанаўліваюцца на разумных узроўнях з належным улікам усіх спадарожных фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак і тарыфы іншых авіяпрадпрыемстваў, якія ажыццяўляюць перавозкі на любых участках устаноўленага маршруту.

2. Тарыфы, што ўказаны ў пункце 1 гэтага Артыкула па меры магчымасці ўзгадняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі шляхам выкарыстання працэдур

Міжнароднай асацыяцыі паветранага транспатру па ўстаноўцы тарыфаў. Калі гэта немагчыма, тарыфы ўзгадняюцца паміж назначанымі авіяпрадпрыемствамі. У любым выпадку тарыфы належаць зацвярджэнню авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў.

3. Усе ўзгодненыя такім чынам тарыфы перадаюцца на зацверджанне авіяцыйным уладам абодвух Дагаворных Бакоў не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён да даты іх уваходзення, што была прапанавана, акрамя тых выпадкаў, калі ўказаныя ўлады пагадзіліся аб скарачэнні гэтага перыяду ў асобных выпадках.

4. Адабрэнне тарыфаў можа быць дано спецыяльным чынам або, калі ніхто з авіяцыйных улад не выказаў неадабрэння на працягу трыццаці (30) дзён ад даты падачы паведамлення ў адпаведнасці з пунктам 3 гэтага Артыкулу, гэтыя тарыфы лічацца зацверджаннымі.

У выпадку, калі перыяд скарочаны, як прадугледжана ў пункце 3, авіяцыйныя ўлады могуць пагадзіцца, каб тэрмін, на працягу якога павінна быць паведамлена аб любой нязгодзе, таксама быў адпаведна скарочаны.

5. Калі тарыф не можа быць узгоднены ў адпаведнасці з пунктам 2 гэтага Артыкула або калі на працягу перыяду, які прымяняецца ў адпаведнасці з пунктам 4 гэтага Артыкула, авіяцыйныя ўлады аднаго з Дагаворных Бакоў паведамляюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку аб сваёй нязгодзе з любым тарыфам, узгодненым у адпаведнасці з палажэннямі пункта 2 гэтага Артыкула, авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў спрабуюць устанавіць тарыф шляхам узаемнага пагаднення.

6. Калі авіяцыйныя ўлады не могуць дамовіцца па тарыфу, што перададзены ім згодна з пунктам 3 гэтага Артыкула, або па ўстанаўленню тарыфу згодна з пунктам 5 гэтага Артыкула, спрэчка вырашаецца ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 18 гэтага Пагаднення.

7. Тарыфы, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула, застаюцца ў сіле да ўстанаўлення новых тарыфаў.

8. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў не могуць спаганяць тарыфныя стаўкі, што адрозніваюцца ад тых, якія зацверджаны ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула.

АРТЫКУЛ 7

КАМЕРЦЫЙНАЯ ДЗЕЙНАСЦЬ

1. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў маюць права:

а) ствараць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку ўстановы дзеля садзейнічання ажыццяўленню паветраных перавозак і продажу білетаў, а таксама дзеля аказання іншых паслуг, неабходных для забеспячэння паветраных перавозак;

2. Назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку мае права прывозіць і ўтрымліваць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку свой старэйшы кіруючы, камерцыйны, аператыўны і тэхнічны персанал, які можа быць неабходны для забеспячэння паветраных перавозак.

3. Такія патрэбы ў персанале на вырашэнне назначанага авіяпрадпрыемства могуць папаўняцца (камплектавацца) асабістым персаналам або шляхам выкарыстання паслуг любой іншай арганізацыі, кампаніі або авіяпрадпрыемства, што дзейнічаюць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і ўпаўнаважаны аказваць такія паслугі на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку.

4. Вышэйпамянёная дзейнасць выконваецца ў адпаведнасці з законамі і правіламі другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 8

КАНКУРЭНЦЫЯ НА РОЎНЫХ УМОВАХ

1. Назначаным авіяпрадпрыемствам абодвух Дагаворных Бакоў надаюцца справядлівыя і роўныя магчымасці ўдзельнічаць у міжнародных паветраных перавозках, прадугледжаных гэтым Пагадненнем.

2. Кожны Дагаворны Бок прадпрымае ўсе адпаведныя дзеянні ў межах сваёй юрысдыкцыі дзеля ўстаранення ўсіх форм дыскрымінацыі або метадаў несумленнай канкурэнцыі, якая неспрыяльна адбіваецца на канкурэнтназдольнасці авіяпрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 9

РАСКЛАД ПАЛЁТАЎ

1. Авіяпрадпрыемства, што назначана адным Дагаворным Бокам, за сорак пяць (45) дзён паведамляе авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку аб раскладзе палётаў, якія ён мае намер выконваць, указваючы іх частату, тып паветранага судна, канфігурацыю і колькасць месцаў, што надаюцца пасажырам.

2. Заяўкі з просьбай на дазвол выконваць дадатковыя рэйсы могуць падавацца назначаным авіяпрадпрыемствам для зацвярджэння непасрэдна авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку.

АРТЫКУЛ 10

ПАДАТКІ, МЫТНЫЯ ПОШЛІНЫ І ЗБОРЫ

1. Паветраныя судны, што эксплуатуюцца на міжнародных паветраных зносінах назначаным авіяпрадпрыемствам любога Дагаворнага Боку, а таксама іх звычайнае абсталяванне, запасныя часткі, запасы паліва і змазачных матэрыялаў, запасы паветраных суднаў (уключаючы прадукты харчавання, напоі і табачныя вырабы), што

знаходзяцца на борце, а таксама рэкламныя матэрыялы, што захоўваюцца на борце такіх паветраных суднаў, вызваляюцца ад мытных пошлін, аплаты за дагляд і падобных дзяржаўных або мясцовых збораў і плацяжоў пасля прыбыцця на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку пры ўмове, што такое абсталяванне і запасы захоўваюцца на борце паветраных суднаў да моманту іх паўторнага вывазу.

2. У адносінах да звычайнага абсталявання, запасных частак, запасаў паліва, змазачных матэрыялаў і запасаў паветраных суднаў, увезеных на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку або ад яго імя, або прынятых на борт паветраных суднаў, што эксплуатуюцца такім назначаным авіяпрадпрыемствам, і прызначаных выключна дзеля выкарыстання на борце суднаў, якія ажыццяўляюць міжнародныя зносіны, не прымяняюцца ніякія зборы і плацяжы, уключаючы мытныя пошліны і аплату за дагляд, што ўведзены на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, нават калі гэтыя запасы прызначаны для выкарыстання на частцы маршруту, які праходзіць над тэрыторыяй таго Дагаворнага Боку, дзе яны былі прыняты на борт.

Вышэйназваныя вырабы могуць знаходзіцца пад мытным наглядам і кантролем.

Палажэнні гэтага пункту не могуць трактавацца такім чынам, каб накладаць на Дагаворны Бок абавязацельствы па пакрыццю мытных пошлін, якія ўжо спагнаны за памянёныя вышэй вырабы.

3. Звычайнае бартавое абсталяванне, запасныя часткі, запасы паліва і змазачных матэрыялаў і запасы паветранага судна, што захоўваюцца на борце паветранага судна любым з Дагаворных Бакоў, могуць быць выгружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з дазволу мытных улад гэтага Дагаворнага Боку, якія могуць запатрабаваць, каб гэтыя матэрыялы знаходзіліся пад іх наглядам да моманту іх паўторнага вывазу або іншага выкарыстання ў адпаведнасці з мытнымі правіламі.

АРТЫКУЛ 11

ПАДВОЕНАЕ ПАДАТКААБКЛАДАННЕ

1. Даходы і прыбыткі ад эксплуатацыі паветраных суднаў на міжнародных перавозках падлягаюць падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

2. Даходы ад адчужэння паветраных суднаў, што эксплуатуюцца на міжнародных перавозках, падлягаюць падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

3. Капітал, што ўяўляе сабой паветраныя судны, якія эксплуатуюцца на міжнародных перавозках, і рухомая маёмасць, якая адносіцца да эксплуатацыі такіх паветраных суднаў, падлягае падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

4. Палажэнні пункта 1 гэтага Артыкула таксама адносяцца да даходаў і прыбыткаў ад удзелу ў аб'яднанні, сумесным прадпрыемстве або міжнародным дзеючым агенцтве.

5. Калі пагадненне паміж Дагаворнымі Бакамі аб пазбяганні падвоенага падаткаабкладання даходаў або капіталу прадугледжвае парадак, што адрозніваецца ад парадку, на які робіцца спасылка ў пунктах 1-4 гэтага Артыкула, то прымяняюцца палажэнні пагаднення аб пазбяганні падвоенага падаткаабкладання даходаў або капіталу.

АРТЫКУЛ 12

ТРАНСФЕРТ ГРАШОВЫХ СРОДКАЎ

1. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў маюць права аказваць платныя паслугі па паветраных перавозках і прадаваць іх на тэрыторыі абодвух Дагаворных Бакоў, непасрэдна або праз агента, за любую валюту.

2. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў маюць права свабодна пераводзіць з тэрыторыі, на якой ажыццяўляецца продаж, на сваю тэрыторыю лішкі ад перавышэння даходаў над выдаткамі. У такі чысты трансферт уваходзяць паступленні ад продажу паветраных перавозак і дапаможных або дадатковых паслуг, ажыццёўленых непасрэдна або праз агентаў, і звычайныя камерцыйныя працэнты, якія атрыманы ад такіх даходаў, што знаходзяцца на дэпазіце ў чаканні пераводу.

3. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў не пазней, чым за 30 дзён пасля звяртання павінны атрымаць дазвол на такі пераводз у свабодна канвертуемай валюце.

Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў пасля атрымання дазволу маюць права ажыццявіць сапраўдны трансферт.

АРТЫКУЛ 13

ПРЫМЯНЕННЕ ЗАКОНАЎ, ПРАВІЛАЎ І ПРАЦЭДУР

1. Законы, правілы і працэдуры кожнага Дагаворнага Боку, што адносяцца да ўезду на тэрыторыю або выезду з яе тэрыторыі паветраных суднаў, якія заняты на міжнародных паветраных зносінах або адносяцца да эксплуатацыі і навігацыі такіх паветраных суднаў, павінны захоўвацца назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку пры ўездзе на ўказаную тэрыторыю, знаходжанні на ёй і ўключаючы выезд з яе.

2. Законы, правілы і працэдуры кожнага Дагаворнага Боку, што адносяцца да іміграцыі, пашпартоў або іншых зацверджаных праязных дакументаў, уезду, мытнай ачысткі працэдуры мытнага дагляду і карантыну, павінны прымяняцца ў адносінах да экіпажу, пасажыраў, грузу і пошты, што перавозяцца паветранымі суднамі назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку пасля прыбыцця на тэрыторыю гэтага Дагаворнага Боку, пры знаходжанні на ёй і ўключаючы выезд з яе.

3. Пасажыры, багаж і груз пры прамым транзіце праз тэрыторыю любога Дагаворнага Боку, якія не пакідаюць межы той зоны аэрапорту, што спецыяльна адведзена для такіх мэтаў, падлягаюць толькі спрошчанай праверцы, акрамя выпадкаў, якія адносяцца да прыняцця мер бяспекі супраць насілля і паветранага пірацтва.

Багаж і груз пры прамым транзіце вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых падобных падаткаў.

4. Узносы і зборы, што прымяняюцца на тэрыторыі кожнага Дагаворнага Боку ў адносінах да дзеянняў авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку за карыстанне аэрапортамі і іншымі авіяцыйнымі сродкамі на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, не павінны быць вышэй, чым тыя, якія прымяняюцца ў адносінах да любога іншага авіяпрадпрыемства, што займаецца падобнымі паветранымі перавозкамі.

5. Ніводзін з Дагаворных Бакоў не аддае перавагу ніякаму іншаму авіяпрадпрыемству перад назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку пры прымяненні мытных, іміграцыйных, карантынных і іншых падобных правілаў або пры карыстанні аэрапортамі, паветранымі трасамі, службамі паветранага руху і спадарожнымі сродкамі, што знаходзяцца пад яго кіраваннем.

АРТЫКУЛ 14

ПРЫЗНАННЕ СЕРТЫФІКАТАЎ І ЛІЦЭНЗІЙ

Пасведчанні аб годнасці да палётаў, пасведчанні аб кваліфікацыі і ліцэнзіі, што выданы або пацверджаны адным Дагаворным Бокам, з нясканчаным тэрмінам дзеяння прызнаюцца другім Дагаворным Бокам у якасці маючых сілу з мэтай эксплуатацыі дагаворных авіяліній на ўстаноўленых маршрутах пры ўмове, што такія сертыфікаты або ліцэнзіі былі выданы або пацверджаны ў адпаведнасці з стандартамі, устаноўленымі згодна Канвенцыі.

Аднак кожны Дагаворны Бок захоўвае за сабой права адмовіць у прызнанні, пры палётах над яго тэрыторыяй, пасведчанняў або кваліфікацыі і ліцэнзій, выданых яго асабістым грамадзянам другім Дагаворным Бокам.

АРТЫКУЛ 15

АВІЯЦЫЙНАЯ БЯСПЕКА

1. Дагаворныя Бакі дамовіліся надаваць адзін аднаму неабходную дапамогу з мэтай прадухілення незаконнага захопу паветранага судна і іншых незаконных актаў, якія замахваюцца на бяспеку паветранага судна, аэрапортаў і навігацыйнага абсталявання, а таксама любой іншай пагрозы авіяцыйнай бяспецы.

2. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца захоўваць патрабуемыя другім Дагаворным Бокам недыскрымінацыйныя і звычайна прымяняемыя меры бяспекі для ўезду на тэрыторыю гэтага другога Дагаворнага Боку і прадпрымаць адпаведныя меры па нагляду пасажыраў і іх ручной паклажы

тэрыторыю гэтага другога Дагаворнага Боку і прадпрымаць адпаведныя меры па дагляду пасажыраў і іх ручной паклажы.

Кожны Дагаворны Бок будзе ўдзеляць належную ўвагу любой просьбе, якая зыходзіць ад другога Дагаворнага Боку, у адносінах да прыняцця спецыяльных мер бяспекі для яго паветраных суднаў або пасажыраў з мэтай прадухілення канкрэтнай пагрозы.

3. Дагаворныя Бакі дзейнічаюць у адпаведнасці з прымяняемымі палажэнняму аб авіяцыйнай бяспецы, што ўстаноўлены Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі. Калі адзін Дагаворны Бок адступае да такіх палажэнняў, другі Дагаворны Бок можа патрабаваць правядзення кансультацый з гэтым Дагаворным Бокам. Калі няма іншай дамоўленасці паміж Дагаворнымі Бакамі, такія кансультацыі пачынаюцца не пазней шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання такога запыту. Недасягненне задаволеных дамоўленасцей можа стаць падставай для прымянення Артыкула 18 гэтага Пагаднення.

4. Дагаворныя Бакі дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых дзеяннях, учыненых на борце паветранага судна, што была падпісана ў Токіо 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветранага судна, што была падпісана ў Гаазе 16 снежня 1970 года, і Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, што была падпісана ў Манрэалі 23 верасня 1971 года, наколькі абодвы Дагаворныя Бакі з'яўляюцца ўдзельнікамі гэтых Канвенцый.

5. У выпадку здарэння або пагрозы здарэння з незаконным захопам паветранага судна або іншых незаконных актаў, парушаючых бяспеку паветранага судна, аэрапортаў або сродкаў аэранавігацыі, Дагаворныя Бакі аказваюць адзін аднаму дапамогу шляхам устанаўлення сувязі з мэтай хуткага і бяспечнага спынення такога здарэння або яго пагрозы.

АРТЫКУЛ 16

КАМПУТАРНАЯ СІСТЭМА БРАНІРАВАННЯ

1. Дагаворныя Бакі дамовіліся, што:

a) інтарэсы спажыўцоў паслуг у сферы паветраных перавозак будуць абаронены ад няправільнага выкарыстання такой інфармацыі, уключаючы надаванне непраўдзівай інфармацыі;

b) назначанае авіяпрадпрыемства Дагаворнага Боку і яго агенты будуць мець неабмежаваны і недыскрымінацыйны доступ да выкарыстання кампутарнай сістэмы браніравання (КСБ) на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку;

c) у гэтых адносінах Правілы КСБ, што прыняты ЕЭС, маюць перавагу на тэрыторыі Нідэрландаў у той час як на тэрыторыі Беларусі прымяняюцца Правілы КСБ ІКАО.

2. Кожны Дагаворны Бок гарантуе КСБ, што выбрана назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку ў якасці асноўнай сістэмы, свабодны і бесперашкодны доступ на сваю тэрыторыю. Ніводзін з Дагаворных Бакоў на сваёй тэрыторыі не павінен прад'яўляць або дазваляць каму-небудзь прад'яўляць КСБ назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку больш строгія патрабаванні, чым тыя, якія прад'яўляюцца КСБ яго асабістага назначанага авіяпрадпрыемства, у адносінах да:

a) эксплуатацыі і продажу паслуг КСБ, уключаючы парадак адлюстравання і рэдагавання КСБ; і

b) доступу і выкарыстання сродкаў сувязі, вырабу і выкарыстання прыборнага абсталявання і праграмнага забеспячэння або ўстаноўкі прыборнага абсталявання.

АРТЫКУЛ 17

ПРАВЯДЗЕННЕ КАНСУЛЬТАЦЫЙ І ЎНЯСЕННЕ ПАПРАВАК

1. У духу цеснага супрацоўніцтва авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў перыядычна праводзяць адна з адной кансультацыі з мэтай забеспячэння рэалізацыі і задавальняючага выканання палажэнняў гэтага Пагаднення.

2. Любы Дагаворны Бок можа патрабаваць правядзення кансультацый з мэтай унясення змен у гэта Пагадненне або Дадатак да яго. Такія кансультацыі пачынаюцца не пазней шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання запыту другога Дагаворнага Боку, калі няма іншай дамоўленасці. Такія кансультацыі могуць праводзіцца шляхам перагавораў або перапіскі.

3. Любое змяненне ў гэта Пагадненне, узгодненае паміж Дагаворнымі Бакамі, уступае ў сілу з даты пісьмовага паведамлення адзін аднаму Дагаворнымі Бакамі аб выкананні адпаведных заканадаўчых працэдур.

4. Любое змяненне ў Дадатак да гэтага Пагаднення павінна быць узгоднена ў пісьмовым выглядзе паміж авіяцыйнымі ўладамі і ўступае ў сілу з моманту, вызначанаму ўказанымі ўладамі.

АРТЫКУЛ 18

УРЭГУЛЯВАННЕ СПРЭЧАК

1. У выпадку ўзнікнення любой спрэчкі паміж Дагаворнымі Бакамі, што датычыць тлумачэння або прымянення гэтага Пагаднення, Дагаворныя Бакі ў першую чаргу імкнуцца ўрэгуляваць яе шляхам перагавораў паміж імі.

2. У выпадку, калі Дагаворныя Бакі не могуць урэгуляваць спрэчку шляхам перагавораў, то па просьбе любога з Дагаворных Бакоў спрэчка можа быць перадана для прыняцця рашэння на разгляд суда, што складаецца з трох арбітраў; пры гэтым па

аднаму арбітру назначае кожны Дагаворны Бок, а трэці назначаецца па ўзгадненню паміж гэтымі двума арбітрамі пры ўмове, што гэты трэці арбітр не з'яўляецца грамадзянінам ніводнага з Дагаворных Бакоў. Кожны з Дагаворных Бакоў назначае арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання любым Дагаворным Бокам ад другога Дагаворнага Боку дыпламатычнай ноты аб арбітражным вырашэнні спрэчкі, а назначэнне трэцяга арбітра ўзгадняецца на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. Калі адзін з Дагаворных Бакоў не можа назначыць свайго арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён, або кандыдатура трэцяга арбітра не ўзгоднена на працягу ўзгодненага тэрміну, то любы з Дагаворных Бакоў можа прасіць Прэзідэнта Савета Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі назначыць арбітра або арбітраў.

3. Дагаворныя Бакі абавязуюцца выконваць любое рашэнне згодна пункту 2 гэтага Артыкула.

АРТЫКУЛ 19

СПЫНЕННЕ ДЗЕЯННЯ

Любы Дагаворны Бок можа ў любы час па дыпламатычных каналах у пісьмовым выглядзе паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні скасаваць гэта Пагадненне. Адначасова такое паведамленне накіроўваецца ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне спыняе сваё дзеянне праз дванаццаць (12) месяцаў пасля атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэта паведамленне аб скасаванні не было анулявана па пагадненню да сканчэння гэтага тэрміну. Пры адсутнасці пацвярджэння аб атрыманні другім Дагаворным Бокам, паведамленне лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасла атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

АРТЫКУЛ 20

РЭГІСТРАЦЫЯ Ў ІКАО

Гэта Пагадненне і любыя папраўкі да яго рэгіструюцца ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

АРТЫКУЛ 21

ПРЫМЯНЕННЕ ШМАТБАКОВЫХ ПАГАДНЕННЯЎ

1. Палажэнні Канвенцыі прымяняюцца ў адносінах да гэтага Пагаднення.

2. Калі ўступае ў сілу шматбаковае пагадненне, якое датычыцца любога пытання, што прадугледжана гэтым Пагадненнем, то адпаведныя палажэнні таго пагаднення замяняюць сабой адпаведныя палажэнні гэтага Пагаднення.

АРТЫКУЛ 22

ПРЫМЯНІМАСЦЬ

У адносінах да Каралеўства Нідэрландаў гэта Пагадненне прымяняецца да Каралеўства выключна ў Еўропе.

АРТЫКУЛ 23

УСТУПЛЕННЕ Ў СІЛУ

Гэта Пагадненне часова прымяняецца на трыццаты дзень з даты яго падпісання і ўступае ў сілу ў першы дзень другога месяца наступнага за датай, калі Дагаворныя Бакі паведамяць адзін аднаму ў пісьмовым выглядзе аб тым, што неабходныя заканадаўчыя працэдуры выкананы ў кожнай дзяржаве.

У пасведчанне чаго ніжэй падпісаўшыя і належным чынам упаўнаважаныя на гэта сваімі Урадамі падпісалі гэта Пагадненне.

Здзейснена ў г. Мінску "10" красавіка 1995 года ў двух экземплярах на галандскай, беларускай і англійскай мовах, прычым усе тэксты маюць аднольковую сілу.

У выпадку якіх-небудзь розначытанняў перавагу мае тэкст на англійскай мове.

За Каралеўства Нідэрландаў

За Рэспубліку Беларусь

ДАДАТАК

да Пагаднення паміж Каралеўствам Нідэрландаў і Рэспублікай Беларусь аб паветраных зносінах

1. Назначанае авіяпрадпрыемства Каралеўства Нідэрландаў атрымлівае права ажыццяўляць паветраныя перавозкі па маршрутах, што азначаны ніжэй:

пункты ў Нідэрландах - прамежкавыя пункты - пункты ў Беларусі - пункты па-за - і наадварот.

2. Назначанае авіяпрадпрыемства Рэспублікі Беларусь атрымлівае права ажыццяўляць паветраныя перавозкі па маршрутах, што азначаны ніжэй:

пункты ў Беларусі і прамежкавыя пункты - пункты ў Нідэрландах - пункты па-за - і наадварот.

3. Любы або ўсе прамежкавыя пункты і/або пункты ўсіх указаных маршрутаў на вырашэнне кожнага назначанага авіяпрадпрыемства могуць быць прапушчаны на любым або ўсіх палётах пры ўмове, што гэтыя палёты пачынаюцца, адпаведна заканчваюцца на тэрыторыі Дагаворнага Боку, які назначыў авіяпрадпрыемства.

4. Назначаным авіяпрадпрыемствам Дагаворных Бакоў будзе дазволена ажыццяўляць палёты па вышэй азначаных маршрутах без абмежаванняў у адносінах да частаты і тыпу паветранага судна, у любой канфігурацыі.

5. Любыя прамежкавыя пункты і/або пункты па-за могуць абслугоўвацца назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку без ажыццяўлення правоў па пятай свабодзе паветра паміж гэтымі пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку. Такія правы па пятай свабодзе паветра тым не менш могуць быць ажыццёўлены назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку пасля атрымання папярэдняга адабрэння ад авіяцыйных улад другога Дагаворнага Боку.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Belarus,

hierna te noemen de Verdragsluitende Partijen,

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

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago" wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Republiek Belarus betreft, de Minister van Vervoer en Verbindingen;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan: een

[1]) De Belarussische tekst is niet afgedrukt.

luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied" heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst", „internationale luchtdienst", „luchtvaartmaatschappij" en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst" en „omschreven route" wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand" wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag" wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief" wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig" wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

k. onder „geautomatiseerd boekingssysteem" (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten, en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor

het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdrag-

sluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden voor de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die een deel van de omschreven route exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de

andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door een Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij stelt de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij vijfenveertig (45) dagen tevoren in kennis van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten

behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal dat wordt vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool", een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen voor-

ziet in andere procedures dan die welke in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel worden vermeld, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere valuta.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 15

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 16

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

c. in dit verband de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, en dat de GBS-voorschriften van de ICAO van toepassing zijn op het grondgebied van de Republiek Wit-Rusland.

2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt aan het GBS dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij als hoofdsysteem is gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun onderscheiden wettelijke vereisten is voldaan.

4. Wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en worden van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in eerste instantie te regelen door middel van onderlinge onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een van beide Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een van beide Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van beide Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Beëindiging

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

Artikel 22

Werkingssfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan, en treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

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

GEDAAN te Minsk op 10-4-1995, in tweevoud in de Nederlandse, de Belarussische en de Engelse taal, zijnde alle versies gelijkelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse versie doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A. JORRITSMA-LEBBINK

Voor de Republiek Belarus

G K. FJODOROV

Bijlage bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake luchtdiensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Belarus – verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Belarus heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Belarus – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, mits die vluchten aanvangen respectievelijk eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, in iedere indeling.

5. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden aangedaan zonder dat deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent tussen die punten en het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij. Deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten kunnen echter door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden uitgeoefend nadat daarvoor van tevoren toestemming is verkregen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF BELARUS FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Belarus, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Republic of Belarus the Ministry of Transport and Communications;

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

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

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

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

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

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

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

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

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

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

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

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Change of Aircraft

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

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

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4. Designation and Authorization

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

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

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

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

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

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

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

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

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

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

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

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall bc those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

Article 7. Commercial Activities

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

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

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

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

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

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

Article 8. Fair Competition

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

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

Article 9. Timetable

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

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

Article 10. Taxes, Customs and Charges

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

in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft upto such time as they are re-exported.

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

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

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

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

Article 11. Double Taxation

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

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

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

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation on income or capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

Article 12. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Partics shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

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

3. The designated airlines of the Contracting Panics shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, in a freely convertible currency. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

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

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

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

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

Article 14. Recognition of Certificates and Licences

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

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

Article 15. Aviation Security

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

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

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

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

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

Article 16. Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

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

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

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Belarus the ICAO CRS rules shall be applicable.

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

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

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

Article 17. Consultation and Amendment

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

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

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

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

Article 18. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either

Contracting Party Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19. Termination

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

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

Article 22. Applicability

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

Article 23. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day from the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following

the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities required by the legislation in their respective countries have been com plied with.

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

Done in duplicate at Minsk on 10.04.1995, in the Belarusian, Netherlands and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands:

A. JORRITSMA-LEBBINK

For the Republic of Belarus:

G. K. FJODOROV

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF BELARUS

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

points in the Netherlands - intermediate points - points in Belarus - points beyond - and vice versa.

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

points in Belarus - intermediate points - points in the Netherlands - points beyond - and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of thc flights, provided that those flights originate or respectively terminate in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the designated airline of one Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party. Such fifth freedom traffic rights may, however, be exercised by the designated airline of one Contracting Party after having obtained prior approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU BELARUS, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ.

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Belarus, ci-après désignés les parties contractantes

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

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

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

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

Pour la République du Belarus, le Département général de l'aviation civile;

Pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux; ou

Dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

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

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

e) Les expressions " services aériens ", " service aérien international" ou " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " services convenus " et " routes indiquées " s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

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

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

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

I. Des conditions de rétablissement et de l'application d'un tarif; et

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

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

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

Article 2. Octroi des droits

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

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

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

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

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

Article 3. Changement d'appareils

I. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'appareil sur le territoire de l'autre Partie contractantc ou en n'importe quel point de routes indiquées, à condition que :

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

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

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

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

Article 4. Désignation et autorisation

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

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

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

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

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

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

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

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

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

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

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

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, être concertés entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'IATA. En cas d'impossibilité, ils le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi concertés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être concerté conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif concerté conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément à l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformémcnt aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à rétablissement de nouveaux tarifs.

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

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

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

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

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

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

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

Article 8. Concurrence loyale

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

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

Article 9. Condition d'exploitation

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

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

Article 10. Taxes douanes et redevances

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

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

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

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

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Double imposition

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

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

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation ne sera imposable que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

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

5. Si un accord visant à éviter la double imposition sur le revenu ou le capital conclu entre les Parties contractantes prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord seront applicables.

Article 12. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

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

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes recevront l'agrément de ces transferts au plus trente (30) jours suivant le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectueront en devises librement convertibles aux taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie. Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur agrément.

Article 13. Application des lois, règlements et formalités

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

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

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

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

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

Article 14. Reconnaissance des certificats et permis

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

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

Article 15. Sécurité aérienne

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

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueillera aussi de façon positive toute demande faite par l'autre Partie contractante de mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le

14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties audites conventions.

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

Article 16. Système informatique de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues :

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

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

c) Qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire du Belarus, le Code conduite pour la Réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation sera applicable.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée, en ce qui concerne par exemple :

a) L'exploitation et la vente des services de SIR, y compris les règles de présentation et d'exploitation; ou

b) L'accès aux moyens de communication et leur emploi, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques, ou l'installation des matériels.

Article 17. Consultation et amendement

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

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées face à face ou par correspondance.

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

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

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis par décision à un tribunal de trois arbitres: dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

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

Article 19. Dénonciation

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

Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendra effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante manque à accuser réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 21. Applicabilité des accords internationaux

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.

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

Article 22. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du trentième jour suivant la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la législation de leur pays.

En foi de quoi les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait le 10 avril 1995 en double exemplaire à Minsk, en langues anglaise, néerlandaise et belarusse chaque texte faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

A. JORRITSMA-LEBBINK

Pour la République du Belarus :

G. K. FJODOROV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU BELARUS

I.L'entreprise désignée pour le Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

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

2. L'entreprise désignée par la République du Belarus a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

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

3. Chacune des entreprises désignées pourra, à sa discrétion, omettre lors de tous ses vols ou de n'importe lequel d'entre eux la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà sur les routes indiquées, à condition que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de l'autre Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à assurer des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne leur fréquence, les types d'aéronefs et leur plan.

5. Tous les points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de cinquième liberté pourront être exercés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

No. 40022

United Nations
and
China

Exchange of letters constituting an agreement hetween the Unitcd Nations and the Government of China regarding the arrangements for the United Nations Asian Meeting on the Question of Palestiue and the Public Forum in Support of Middle East Peace, to be held in Beijing, from 16 to 18 December 2003. New York, 4 and 5 Decemher 2003

Entry into force: *5 December 2003, in accordance with the provisions of the said letters*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 2 March 2004*

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

Organisation des Nations Unies
et
Chine

Échange de lettres constituant un accord entre l'Organisation des Nations Uuies et le Gouvernement de la Chine concernant les arrangements pour la Réunion sur la question de Palestine orgauisée par l'ONU pour la région de l'Asie et le Forum puhlic à l'appui de la paix au Moyen-Orient, devant se tenir à Beijing, du 16 au 18 décemhre 2003. New York, 4 et 5 décembre 2003

Entrée en vigueur : *5 décembre 2003, conformément aux dispositions desdites lettres*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 2 mars 2004*

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

No. 40023

International Development Association
and
Sri Lanka

Development Credit Agreement (Economic Reform Technical Assistance Project) between the Democratic Socialist Repuhlic of Sri Lanka and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated I January 1985, as amended through 6 October 1999). Colombo, 29 January 2003

Entry into force: *10 March 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration witb the Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 4 March 2004*

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

Association internationale de développement
et
Sri Lanka

Accord de crédit de développement (Projet d'assistance technique à la réforme économique) entre la Répuhlique socialiste démocratique de Sri Lanka et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Colombo, 29 janvier 2003

Entrée en vigueur : *10 mars 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 4 mars 2004*

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

No. 40024

Brazil
and
Federal Republic of Germany

Special Agreement between the National Research Council (CNPq) and the Jülich Nuclear Researcb Centre Ltd. (KFA). Bonn, 19 November 1971

Entry into force: *19 November 1971 by notification, in accordance with article 10*

Authentic text: *Portuguese*

Registration witb the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
République fédérale d'Allemagne

Accord spécial entre la Commission nationale de la recherche (CNPq) et le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. (KFA). Bonn, 19 novembre 1971

Entrée en vigueur : *19 novembre 1971 par notification, conformément à l'article 10*

Texte authentique : *portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

CONVÊNIO ESPECIAL ENTRE O CONSELHO NACIONAL DE PESQUISAS (CNPq) E O CENTRO DE PESQUISAS NUCLEARES DE JÜLICH Ltda (KFA)

Artigo 1º

O Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq) e o Centro de Pesquisas Nucleares de Jülich Ltda (KFA) concluem o presente Acôrdo como Convênio Especial, conforme o Artigo 1, parágrafo 3 do Acôrdo Geral sôbre Cooperação nos setores da Pesquisa Científica e de Desenvolvimento Tecnológico, assinado pelos Governos da República Federativa do Brasil e da República Federal da Alemanha, em 9 de junho de 1969, em Bonn.

Artigo 2º

(1) O CNPq e o KFA cooperarão nos seguintes setores:

1. Física teórica, experimental e aplicada
2. Química orgânica, inorgânica e físico-química, teóricas e experimentais
3. Geologia, geofísica e geoquímica
4. Ciências de materiais
5. Tecnologia industrial
6. Agricultura
7. Veterinária
8. Biologia
9. Bioquímica
10. Produção e aplicação de radioisótopos na ciências e tecnologia

(2) A cooperação compreenderá o intercâmbio de cientistas e técnicos, a realização comum de projetos científicos, bem como apoio mútuo na obtenção de equipamentos científicos.
(3) A Cooperação deverá incluir, além disso, a realização de cursos técnicos para cientistas brasileiros. O KFA esforçar-se-á, para tal fim, em enviar cientistas e técnicos altamente qualificados. Os temas das conferências serão fixados pelas Instituições Contratantes com seis meses de antecedência.
(4) A duração das atividades e outras condições de emprêgo dos colaboradores enviados no quadro do presente Convênio, bem como a realização de outros projetos, conforme o parágrafo (2) dêste artigo, serão regulamentadas pelas Instituições Contratantes para cada caso isolado, em entendimento com outras instituições participantes.

Artigo 3º

(1) Os cientistas e técnicos brasileiros enviados no quadro do presente Convênio, com os quais o KFA, ou a Instituição por êle designada, concluir contrato de trabalho, serão equiparados de pleno direito, durante o exercício das atividades a êles atribuídas, aos cientistas e técnicos alemães em funções análogas. Ficarão sujeitos às disposições do Direito de Trabalho Alemão e serão segurados contra acidentes de trabalho.
Cientistas e técnicos aos quais entidades alemãs concederam uma bôlsa-de-estudo estarão sujeitos às condições usuais na concessão de tais bôlsas, além das condições estabelecidas por entendimentos especiais entre êles e o KFA. Serão segurados contra acidentes de trabalho pela instituição onde estejam trabalhando.
(2) Da mesma forma, os cientistas e técnicos alemães enviados no quadro do presente Convênio, com os quais o CNPq concluir um contrato de trabalho, serão equiparados aos colaboradores do CNPq. Serão remunerados segundo os níveis de vencimentos fixados para cientistas e técnicos estrangeiros e segurados contra acidentes do trabalho.

trabalho.

(3) Os cientistas e técnicos enviados por curto período, no quadro do presente Convênio, que não sejam contratados na forma prevista nos parágrafos 1 e 2 e que não recebam bôlsa-de-estudo da parte alemã, bem como os docentes dos cursos previstos no artigo 2, parágrafo 3, recebem da Parte Contratante recebedora, durante o período da sua visita ao país recebedor, uma indenização calculada por dia de estada. O montante da diária será fixado pelas Instituições Contratantes, cada vez para o período de um ano calendário, levando-se em consideração o custo de vida na Alemanha e, correspondentemente, no Brasil.

Artigo 4º

(1) As despesas de viagem dos cientistas e técnicos enviados no quadro do presente Convênio serão pagas pela Instituição Contratante remetente.

(2) Conforme o artigo 3, parágrafo 1 do Acôrdo Geral Teuto-Brasileiro de 9 de junho de 1969, cada Instituição Contratante criará um fundo especial para o pagamento das despesas de viagem e das indenizações mencionadas no artigo 3º, parágrafo 3.

Artigo 5º

(1) Às invenções que cientistas ou técnicos brasileiros fizerem durante o exercício na República Federal da Alemanha de suas atividades previstas no presente Convênio será aplicada a legislação alemã sôbre invenções de assalariados.

(2) Da mesma maneira, será aplicada a legislação brasileira sôbre propriedade industrial a invenções feitas no Brasil por cientistas ou técnicos alemães, durante o exercício da mesma atividade.

Artigo 6º

(1) Se uma invenção fôr feita exclusivamente ou, pelo menos, 50% por um cientista ou técnico brasileiro enviado conforme o artigo 2º do presente Convênio, e a instituição alemã empregadora reivindicar essa invenção, deverá ser concedida ao CNPq uma licença sôbre a patente que a instituição alemã vier a obter no Brasil.

Brasil.

A licença é isenta de taxas, desde que a invenção seja usada exclusivamente para fins de pesquisa. Em caso de uma utilização comercial da invenção, deverá ser paga uma taxa de licença adequada. Ao fixar-se o montante da taxa, serão concedidas ao CNPq as condições mais favoráveis. A licença não é exclusiva e irrevogável. Poderão ser concedidas sub-licenças, em entendimento com o titular alemão, dos direitos de patente no Brasil.

Se a instituição alemã que reivindicar a invenção não tiver interêsse direto em requerer a concessão de patente brasileira, consultará o CNPq sôbre se êste tem interesse em que a instituição alemã apresente tal requerimento de patente. Em caso afirmativo, o CNPq solicitará à instituição alemã que requeira a patente brasileira, reembolsando-lhe tôdas as despesas no Brasil vinculadas ao requerimento de registro e à conservação dos direitos de patente.

(2) Se uma invenção fôr feita exclusivamente ou, pelo menos 50% por um cientista ou técnico alemão enviado conforme o artigo 2º do presente Convênio, e a instituição brasileira empregadora reivindicar essa invenção, deverá ser concedida ao KFA uma licença sôbre a patente que a instituição brasileira vier a obter na República Federal da Alemanha. A licença é isenta de taxas, desde que a invenção seja usada exclusivamente para fins de pesquisa. Em caso de uma utilização comercial da invenção, deverá ser paga uma taxa de licença adequada. Ao fixar-se o montante da taxa, serão concedidas ao KFA as condições mais favoráveis. A licença não é exclusiva e irrevogável. Poderão ser concedidas sub-licenças, em entendimento com o titular brasileiro, dos direitos de patente na Alemanha.

Se a instituição brasileira que reivindicar a invenção não tiver interêsse direto em requerer a concessão de patente alemã, consultará o KFA sôbre se êste tem interêsse em que a instituição brasileira apresente tal requerimento de patente. Em caso afirmativo, o KFA solicitará à instituição brasileira que requeira a patente alemã, reembolsando-lhe tôdas as despesas na Alemanha vinculadas ao requerimento do registro e à conservação dos direitos de patente.

(3) Caso os cientistas ou técnicos enviados no quadro do presente Convênio exerçam suas atividades em estabelecimentos pelos quais a Insti-

Instituição Contratante recebedora não é jurìdicamente responsável, a Instituição Contratante se esforçará para que o responsável pelo estabelecimento conceda à Parte Contratante remetente o tratamento a que se referem os parágrafos 1º e 2º.

Artigo 7º

Conhecimentos e experiências não publicados, que os colaboradores enviados no âmbito do presente Convênio adquiram em instituições do país da Instituição Contratante, deverão ser tratados confidencialmente.

Artigo 8º

As Instituições Contratantes manterão a Comissão Mista Teuto-Brasileira informada sôbre o estado da cooperação mediante relatórios anuais sôbre o programa de cooperação.

Artigo 9º

(1) As Instituições Contratantes, recìprocamente, não se responsabilizam por prejuízos causados por um cientista ou técnico enviado no quadro do presente Convênio.
(2) Os cientistas e técnicos enviados conforme o presente Convênio serão responsáveis perante a Parte Contratante recebedora, apenas na medida em que houverem causado dano intencionalmente ou por grave negligência.
(3) Em caso de danos causados a terceiros por cientistas e técnicos, aplicar-se-ão as leis e regulamentos locais.

Artigo 10

O presente Convênio Especial entrará em vigor uma vez aprovado pelos respectivos Governos, mediante troca de notas.

Artigo 11

O presente Convênio Especial poderá ser rescindido por qualquer das Instituições Contratantes, mediante aviso prévio de, pelo menos, doze me-

meses.

Bonn, em 19 de novembro de 1971

Pelo Conselho Nacional de Pesquisas

Gerhard Jacob

Pelo Centro de Pesquisas Nucleares de Jülich Ltda.

Karl H. Beckhurst

[TRANSLATION — TRADUCTION]

SPECIAL AGREEMENT BETWEEN THE NATIONAL RESEARCH COUNCIL (CNPq) AND THE JÜLICH NUCLEAR RESEARCH CENTRE, LTD. (KFA)

Article 1

The National Research Council (CNPq) and the Jülich Nuclear Research Centre, Ltd. (KFA) hereby conclude this Agreement as a Special Agreement under article 1, paragraph 3, of the General Agreement concerning cooperation in scientific research and technical development, signed at Bonn by the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Federal Republic of Germany on 9 June 1969.

Article 2

(1) CNPq and KFA shall cooperate in the following fields:

1. Theoretical, experimental and applied physics;
2. Organic, inorganic, physical, theoretical and experimental chemistry;
3. Geology, geophysics and geochemistry;
4. Material science;
5. Industrial technology;
6. Agriculture;
7. Veterinary science;
8. Biology;
9. Biochemistry; and
10. Production and application of radioisotopes in science and technology.

(2) Cooperation shall include the exchange of scientists and technicians, the joint implementation of scientific projects and mutual support in obtaining scientific equipment.

(3) Cooperation shall also include the holding of technical courses for Brazilian scientists. KFA shall endeavour to assign highly qualified scientists and technicians for that purpose. The subjects of the lectures shall be determined by the Contracting Institutions six months in advance.

(4) The length of service and the other conditions of employment of the cooperating workers assigned under this Agreement and the implementation of other projects under paragraph (2) of this article shall be regulated by the Contracting Institutions on a case-by-case basis by agreement with other participating institutions.

Article 3

(1) Brazilian scientists and technicians assigned under this Agreement with whom KFA or the institution designated by it enters into employment contracts shall be accorded all the same rights during the exercise of their functions as are accorded to German scientists and technicians employed on similar work. They shall be subject to the provisions of German labour law and shall be insured against industrial accidents. Scientists and technicians who receive fellowships from German institutions shall be subject to the usual conditions for the award thereof, in addition to any conditions established by special agreement between them and KFA. They shall be insured against industrial accidents by the institutions which employ them.

(2) Similarly, German scientists and technicians assigned under this Agreement with whom CNPq enters into employment contracts shall enjoy the same rights as the staff of CNPq. They shall be paid according to the scale of remuneration established by CNPq for foreign scientists and technicians and shall be insured against industrial accidents.

(3) Scientists and technicians on short-term assignment under this Agreement who are not engaged in accordance with paragraphs (1) and (2) and who do not receive a German fellowship, as well as the teachers of the courses mentioned in article 2, paragraph (3), shall be paid a daily allowance by the receiving Contracting Party for the duration of their stay in the receiving State. The amount of the daily allowance shall be fixed by the Contracting Institutions for successive periods of one calendar year, account being taken of the respective costs of living in Germany and Brazil.

Article 4

(1) Travel costs for scientists and technicians assigned under this Agreement shall be borne by the sending Contracting Institution.

(2) In accordance with article 3, paragraph (1), of the German-Brazilian General Agreement of 9 June 1969, each Contracting Institution shall establish a special fund for payment of the travel costs and the allowance mentioned in article 3, paragraph (3).

Article 5

(1) Inventions made by Brazilian scientists or technicians while exercising the functions envisaged in this Agreement in the Federal Republic of Germany shall be subject to German legislation on inventions made by employees.

(2) Similarly, Brazilian legislation on industrial property shall apply to inventions made in Brazil by German scientists or technicians during the exercise of the same functions.

Article 6

(1) Where an invention is made entirely, or at least 50 per cent, by a Brazilian scientist or technician assigned under article 2 of this Agreement and where the German employ-

ing institution lays claim to that invention, CNPq shall be granted a licence for a patent obtained in Brazil by the German institution. The licence shall be free of charge so long as the invention is used only for research purposes.

Where the invention is used commercially, an appropriate fee shall be paid. In establishing the amount of the said fee, the most favourable terms shall be granted to CNPq. The licence shall not be exclusive and shall be irrevocable. Secondary licences may be issued by agreement with the German holder of the patent in Brazil. Where the German institution which has laid claim to the invention has no direct interest in applying for a Brazilian patent, it shall consult CNPq as to whether the latter is interested in the German institution's submitting such an application. If the answer is in the affirmative, CNPq shall request the German institution to apply for the Brazilian patent and shall reimburse it for all costs incurred in Brazil in connection with the application for and maintenance of the patent.

(2) Where an invention is made entirely, or at least 50 per cent, by a German scientist or technician assigned under article 2 of this Agreement and where the Brazilian employing institution lays claim to that invention, KFA shall be granted a licence for a patent obtained in the Federal Republic of Germany by the Brazilian institution. The licence shall be free of charge so long as the invention is used only for research purposes. Where the invention is used commercially, an appropriate fee shall be paid. In establishing the amount of the said fee, the most favourable terms shall be granted to KFA. The licence shall not be exclusive and shall be irrevocable. Secondary licences may be issued by agreement with the Brazilian holder of the patent in Germany. Where the Brazilian institution which has laid claim to the invention has no direct interest in applying for a German patent, it shall consult KFA as to whether the latter is interested in the Brazilian institution's submitting such an application. If the answer is in the affirmative, KFA shall request the Brazilian institution to apply for the German patent and shall reimburse it for all costs incurred in the Federal Republic of Germany in connection with the application for and maintenance of the patent.

(3) Where scientists and technicians assigned under this Agreement exercise their functions in establishments for which the receiving Contracting Institution is not legally responsible, the said Contracting Institution shall endeavour to ensure that the entity responsible for the establishment accords to the sending Contracting Party the treatment mentioned in paragraphs (1) and (2).

Article 7

Unpublished knowledge and experience acquired by collaborators assigned under this Agreement at institutions in the country of the receiving Contracting Institution shall be treated confidentially.

Article 8

The Contracting Institutions shall keep the German-Brazilian Mixed Commission informed of the situation in the matter of cooperation by means of annual reports on the cooperation programme.

Article 9

(1) The Contracting Institutions shall not hold each other liable for damage caused by a scientist or technician assigned under this Agreement.

(2) Scientists or technicians assigned under this Agreement shall be liable vis-à-vis the receiving Contracting Party only to the extent that they have caused damage intentionally or through gross negligence.

(3) In the event of damage caused to third parties by scientists or technicians, the local laws and regulations shall apply.

Article 10

This Special Agreement shall enter into force as soon as the two Governments have approved it through an exchange of notes.

Article 11

This Special Agreement may be denounced by either Contracting Institution on not less than 12 months' notice.

[Done at] Bonn on 19 November 1971.

For the National Research Council:
GERHARD JACOB

For the Jülich Nuclear Research Centre, Ltd.:
KARL H. BECKURST

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD SPÉCIAL ENTRE LA COMMISSION NATIONALE DE LA RECHERCHE (CNPq) ET LE CENTRE DE RECHERCHE NUCLÉAIRE DE JÜLICH LTD. (KFA)

Article premier

La Commission nationale de la recherche (CNPq) et le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. (KFA) concluent le présent Accord en tant qu'Accord spécial aux termes du paragraphe 3 de l'article premier de l'Accord général de coopération dans les domaines de la recherche scientifique et du développement technique, signé à Bonn le 9 juin 1969 entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

Article 2

1. La coopération entre la CNPq et le KFA aura lieu dans les domaines suivants :

1) Physique théorique, expérimentale et appliquée ;

2) Chimie organique, inorganique, physique, théorique et expérimentale ;

3) Géologie, géophysique et géochimie ;

4) Science matérielle ;

5) Technologie industrielle ;

6) Agriculture ;

7) Science vétérinaire ;

8) Biologie ;

9) Biochimie ; et

10) Production et application de radioisotopes à la science et à la technologie.

2. La coopération portera sur l'échange de scientifiques et de techniciens, l'exécution conjointe de projets scientifiques.

3. La coopération portera également sur l'organisation de cours techniques à l'intention des scientifiques brésiliens. Le KFA s'efforcera, à cette fin, de détacher des scientifiques et des techniciens hautement qualifiés. Les thèmes des cours seront déterminés six mois à l'avance par les Institutions contractantes.

4. Les Institutions contractantes détermineront au cas par cas, et d'un commun accord avec les autres institutions participantes, la durée des activités et les autres conditions d'emploi des coopérants détachés au titre du présent Accord ainsi que les modalités de réalisation des autres projets conformément au paragraphe 2 du présent article.

Article 3

1. Les scientifiques et techniciens brésiliens détachés au titre du présent Accord et avec lesquels le KFA ou l'institution désignée par lui aura conclu un contrat de travail se verront accorder, dans l'exercice de leurs fonctions, les mêmes droits que les scientifiques et techniciens allemands exerçant des fonctions analogues. Ils seront soumis au droit du travail allemand et seront assurés contre les accidents du travail. Les scientifiques et les techniciens qui recevront une bourse d'un organisme allemand seront soumis aux conditions habituelles d'octroi de ces bourses, indépendamment des conditions fixées dans les accords qu'ils auront conclus avec le KFA. Ils seront assurés contre les accidents du travail par les organismes qui les emploient.

2. De la même façon, les scientifiques et les techniciens allemands détachés auprès de la CNPq au titre du présent Accord et avec lesquels la CNPq aura conclu un contrat de travail jouiront des mêmes droits que le personnel de la CNPq. Ils seront classés dans les catégories de rémunération prévues par la CNPq pour les scientifiques et les techniciens étrangers et seront assurés contre les accidents du travail.

3. Les scientifiques et les techniciens détachés pour une période de courte durée au titre du présent Accord et qui ne sont pas employés dans les formes prévues aux paragraphes 1 et 2 ou ne bénéficient pas d'une bourse d'études allemande, ainsi que les chargés de cours visés au paragraphe 3 de l'article 2, recevront une indemnité journalière de la Partie contractante d'accueil, pendant la durée de leur séjour dans l'État d'accueil. Le taux de cette indemnité journalière sera fixé par les Institutions contractantes pour des périodes d'une année civile, en fonction du coût de la vie en Allemagne et au Brésil.

Article 4

1. Les frais de voyage des scientifiques et des techniciens détachés au titre du présent Accord seront à la charge de l'Institution contractante d'envoi.

2. Conformément au paragraphe I de l'article 3 de l'Accord général germano-brésilien du 9 juin 1969, chaque Institution contractante établira un fonds spécial pour le paiement des frais de voyage et l'indemnité journalière visée au paragraphe 3 de l'article 3.

Article 5

1. Les inventions faites par les scientifiques et techniciens brésiliens dans l'exercice, en République fédérale d'Allemagne, de leurs fonctions envisagées dans le présent Accord seront soumises à la législation allemande applicable aux inventions faites par des salariés.

2. De la même manière, la législation brésilicnne relative à la propriété industrielle sera applicable aux inventions faites au Brésil par des scientifiques et techniciens allemands dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 6

1. Si une invention est faite entièrement ou au moins à concurrence de 50 p. 100 par un scientifique ou un technicien brésilien détaché conformément à l'article 2 du présent Accord et si l'institution allemande qui l'emploie revendique cette invention, une licence devra être accordée au CNPq sur le brevet obtenu au Brésil par ladite institution allemande. Cette licence sera exemptée de redevances à condition que l'invention soit exclusivement utilisée à des fins de recherche. Si l'invention est utilisée à des fins commerciales, une redevance appropriée devra être versée. Pour le calcul de cette redevance, la CNPq bénéficiera des conditions les plus favorables. Cette licence ne sera pas exclusive et sera irrévocable. Il pourra être accordé des sous-licences sur les droits de brevet au Brésil, en accord avec leurs titulaires allemands. Si l'institution allemande revendiquant l'invention n'a pas d'intérêt direct à demander un brevet au Brésil, elle consultera la CNPq pour savoir si celle-ci est intéressée par une telle demande de brevet. Dans l'affirmative, la CNPq priera l'institution allemande de demander un brevet brésilien et lui remboursera tous les frais occasionnés au Brésil par la demande et les renouvellements du brevet.

2. Si une invention est faite entièrement ou au moins à concurrence de 50 p 100 par un scientifique ou un technicien allemand détaché conformément à l'article 2 du présent Accord et si l'institution brésilienne qui l'emploie revendique cette invention, une licence devra être accordée au KFA sur le brevet obtenu en République fédérale d'Allemagne par ladite institution brésilienne. Cette licence sera exemptée de redevances à condition que l'invention soit exclusivement utilisée à des fins de recherche. Si l'invention est utilisée à des fins commerciales, une redevance appropriée devra être versée. Pour le calcul de cette redevance, le KFA bénéficiera des conditions les plus favorables. Cette licence ne sera pas exclusive et sera irrévocable. Il pourra être accordé des sous-licences sur les droits de brevet en République fédérale d'Allemagne, en accord avec leurs titulaires brésiliens. Si l'institution brésilienne revendiquant l'invention n'a pas d'intérêt direct à demander un brevet en République fédérale d'Allemagne, elle consultera le KFA pour savoir si celui-ci est intéressé par une telle demande de brevet. Dans l'affirmative, le KFA priera l'institution brésilienne de demander un brevet allemand et lui remboursera tous les frais occasionnés en République fédérale d'Allemagne par la demande et les renouvellements du brevet.

3. Lorsque les scientifiques et les techniciens détachés au titre du présent Accord exercent leurs fonctions dans des établissements dont les Institutions contractantes ne sont pas juridiquement responsables, lesdites Institutions contractantes feront en sorte que le responsable de l'établissement accorde à l'Institution contractante le traitement visé aux paragraphes 1 et 2.

Article 7

Les connaissances et les données d'expérience non publiées que les collaborateurs détachés au titre du présent Accord auront acquises dans des établissements du pays de l'Institution contractante d'accueil seront traitées confidentiellement.

Article 8

Les Institutions contractantes tiendront la Commission germano-brésilienne informée de l'état de leur coopération au moyen de rapports annuels sur leur programme de coopération.

Article 9

1. Les Institutions contractantes ne seront pas tenues responsables l'une envers l'autre des dommages causés par un scientifique ou un technicien détaché au titre du présent Accord.

2. Les scientifiques et les techniciens détachés au titre du présent Accord ne seront tenus responsables à l'égard de la Partie contractante d'accueil que des dommages qui seraient causés intentionnellement ou par suite d'une faute grave.

3. Dans les autres cas, les dispositions juridiques et réglementaires locales sont applicables à la responsabilité des scientifiques et des techniciens.

Article 10

Le présent Accord spécial entrera en vigueur dès qu'il aura été approuvé par les gouvernements respectifs au moyen d'un échange de notes.

Article 11

Le présent Accord spécial pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Institutions contractantes moyennant préavis d'au moins 12 mois.

Fait à Bonn, le 19 novembre 1971

Pour la Commission nationale de la recherche :

GERHARD JACOB

Pour le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. :

KARL H. BECKURST

No. 40025

Brazil
and
Federal Republic of Germany

Exchange of notes constituting an agreement between Brazil and the Federal Repuhlic of Germany approving a Special Agreement hetween the National Nuclear Energy Commission of Brazil and the Center for Nuclear Research of Jülich, of the Federal Repuhlic of Germany, on Scientific and Techuological Co-operation (with attachment). Brasília, 23 April 1971

Entry into force: *23 April 1971, in accordance with its provisions*

Authentic text: *Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Brazil, 1 March 2004*

Brésil
et
République fédérale d'Allemagne

Échange de notes constituant un accord entre le Brésil et la Répuhlique fédérale d'Allemagne approuvant l'Accord spécial entre la Commission nationale hrésilienne de l'énergie nucléaire et le Centre de recherche nucléaire de Jülich, en Répuhlique fédérale d'Allemagne sur la coopération scientifique et technique (avec pièce jointe). Brasília, 23 avril 1971

Entrée en vigueur : *23 avril 1971, conformément à ses dispositions*

Texte authentique : *portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Brésil, 1er mars 2004*

[EXCHANGE OF NOTES -- ÉCHANGE DE NOTES]
[PORTUGUESE TEXT -- TEXTE PORTUGAIS]

i

DAI/DEOc/DCT/98/992.30(81a) Em 23 de abril de 1971.

Senhor Embaixador,

Em 9 de junho de 1969, assinaram os Governos da República Federativa do Brasil e da República Federal da Alemanha um Acôrdo Geral de Cooperação nos Setores da Pesquisa Científica e do Desenvolvimento Tecnológico. Pelo Acôrdo Geral, firmado em Bonn pelos dois Ministros das Relações Exteriores, assentou-se que a cooperação teuto-brasileira se estabeleceria nos campos mais avançados da ciência e da tecnologia: energia nuclear, pesquisa espacial, pesquisa aeronáutica, oceanografia, documentação científica e processamento eletrônico de dados. Para tais fins, previu-se que os dois Governos concluiriam convênios especiais ou designariam para fazê-lo entidades competentes.

2. Em cumprimento dessas estipulações, a Comissão Nacional de Energia Nuclear do Brasil e o Centro de Pesquisas Nucleares de Jülich, da República Federal da Alemanha negociaram, por designação e com a assistência dos Governos da República Federativa do Brasil e da República Federal da Alemanha, um Convênio especial de colaboração no campo nuclear. Êsse Convênio - o primeiro a concluir-se no âmbito do Acôrdo Geral de 1969 - abre perspectivas precisas de estreita e significativa cooperação, admitindo, além do intercâmbio de cientistas e de experiências, a realização em comum de projetos de Pesquisa.

3. Nos têrmos do artigo 1, número 3 do Acôrdo Geral de

de 1969, e para os fins do artigo 10 do Convênio especial, anexo a esta nota, e assinado simultâneamente pela Comissão Nacional de Energia Nuclear e pelo Centro de Pesquisas Nucleares de Jülich, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o Govêrno brasileiro aprova o referido Convênio.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

Em nome do Ministro de Estado:

(Jorge de Carvalho e Silva)
Secretário Geral de Política Exterior

A Sua Excelência o Senhor Karl Hermann Knoke,
Embaixador Extraodrinário e Plenipotenciário da
República Federal da Alemanha.

II n. 1.406

Brasília,DF.,23 de abril de 1971

Senhor Ministro,

Tenho a honra de confirmar o recebimentc da nota de Vossa Excelência de 23 de abril de 1971 cujo teor é o seguinte:

[See note I -- Voir note I]

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que o meu Govêrno concorda com as afirmações contidas nos números 1 e 2 e por sua vez em concordância com o artigo 1 alínea 3 do Acôrdo Geral e a fim do artigo 10 do Convênio Especial, aprova também a convenção especial mencionada no número 3.

Permita-me, Senhor Ministro, apresentar os protestos da minha mais alta consideração.

a) Karl Hermann Knoke

A Sua Excelência o Senhor
Mario Gibson Barboza
Ministro das Relações Exteriores do Brasil

CONVÊNIO ESPECIAL ENTRE A COMISSÃO NACIONAL DE ENERGIA NUCLEAR E O CENTRO DE PESQUISA NUCLEAR EM JÜLICH LTDA SÔBRE CCOPERAÇÃO CIENTÍFICO-TECNOLÓGICA.

Artigo 1

A Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e o Centro de Pesquisa Nuclear de Jülich Ltda. (KFA) concluem o presente Acôrdo como Convênio Especial, conforme o Artigo 1, parágrafo 3 do Acôrdo Geral sôbre Cooperação nos Setores da Pesquisa Científica e do Desenvolvimento Tecnológico, assinado pelos Governos da República Federativa do Brasil e da República Federal da Alemanha, em 9 de junho de 1969, em Bonn.

Artigo 2

(1) A CNEN e o KFA cooperarão nos seguintes setores da pesquisa nuclear e do desenvolvimento técnico nuclear:

1. Produção de energia nuclear
2. Matérias-primas usadas na técnica nuclear
3. Combustíveis e ciclos de combustíveis
4. Produção e aplicação de rádio-isótopos
5. Problemas de formação de pessoal
6. Proteção contra irradiação e segurança
7. Química nuclear
8. Física nuclear
9. Análise de sistema.

(2) A cooperação compreenderá o intercâmbio de cientistas e técnicos, a realização comum de projetos científicos, bem como apoio mútuo na obtenção de equipamentos científicos.

(3) A cooperação deverá incluir, além disso, a realização de cursos técnicos para cientistas brasileiros. O KFA esforçar-se-á, para tal fim, em enviar cientistas e técnicos altamente qualificados. Os temas das conferências serão fixados pelas Instituições Contratantes com seis meses de antecedência.

(4) A duração das atividades e outras condições de emprêgo dos colaboradores enviados no quadro do presente Convênio,

Convênio, bem como a realização de outros projetos, conforme o parágrafo 2) dêste artigo serão regulamentadas pelas Partes Contratantes para cada caso isolado, em entendimento com outras instituições participantes.

Artigo 3

(1) Os cientistas e técnicos brasileiros enviados no quadro do presente Convênio, com os quais o KFA ou a Instituição por êle designada concluir contrato de trabalho, serão equiparados de pleno direito, durante o exercício das atividades a êles atribuídas, aos cientistas e técnicos alemães em funções análogas. Ficarão sujeitos às disposições do Direito do Trabalho Alemão e serão segurados contra acidentes de trabalho.

Cientistas e técnicos aos quais entidades alemãs concedam uma bôlsa-de-estudo estarão sujeitos às condições usuais na concessão de tais bôlsas, além das condições estabelecidas por entendimentos especiais entre êles e o KFA.

Serão segurados contra acidentes de trabalho pela instituição onde estejam trabalhando.

(2) Da mesma forma, os cientistas e técnicos alemães enviados no quadro do presente Convênio, com os quais a CNEN concluir um contrato de trabalho, serão equiparados aos colaboradores da CNEN. Serão remunerados segundo os níveis de vencimentos fixados para cientistas e técnicos estrangeiros e segurados contra acidentes de trabalho.

(3) Os cientistas e técnicos enviados por curto período, no quadro do presente Convênio, que não sejam contratados na forma prevista nos nºs 1 e 2 e que não recebem bôlsa-de-estudo da parte alemã, bem como os docentes dos cursos previstos no artigo 2, parágrafo 3, recebem da Parte Contratante recebedora, durante o período da sua visita ao país recebedor, uma indenização calculada por dia de estada. O montante da diária será fixado pelas Instituições Contratantes, cada vez para o período de um ano calendário, levando-se em consideração o

o custo de vida na Alemanha e no Brasil.

Artigo 4

(1) As despesas de viagem dos cientistas e técnicos enviados no quadro do presente Convênio serão pagas pela Instituição Contratante remetente.

(2) Conforme o artigo 3, parágrafo 1 do Acôrdo Geral Teuto-Brasileiro de 9 de junho de 1969, cada Instituição Contratante criará um fundo especial para o pagamento das despesas de viagem e das indenizações mencionadas no artigo 3, parágrafo 3.

Artigo 5

(1) Às invenções que cientistas ou técnicos brasileiros fizerem durante o exercícic na RFA de suas atividades previstas no presente Convênio será aplicada a legislação alemã eôbre invenções de assalariados.

(2) Da mesma maneira, será aplicada a legislação brasileira sôbre propriedade industrial a invenções feitas no Brasil por cientistas ou técnicos alemães, durante o exercício da mesma atividade.

Artigo 6

(1) Se uma invenção fôr feita exclusivamente ou, pelo menos 50% por um cientista ou técnico brasileiro enviado conforme o artigo 2 do presente Convênio e a instituição alemã empregadora reivindicar essa invenção, deverá ser concedida à CNEN uma licença sôbre a patente que a instituição alemã vier a obter no Brasil. A licença é isenta de taxas, desde que a invenção seja usada exclusivamente para fins de pesquisa. Em caso de uma utilização comercial da invenção, deverá ser paga uma taxa de licença adequada. Ao fixar-se o montante da taxa, serão concedidas à CNEN as condições mais favoráveis. A licença não é exclusiva e irrevogável. Poderão ser concedidas sub-licenças, em entendimento com o titular alemão dos direitos de patente no Brasil.

Brasil.
Se a instituição alemã que reivindicar a invenção não tiver interêsse direto ou requerer a concessão de patente brasileira, consultará a CNEN sôbre se esta tem interêsse em que a instituição alemã apresente tal requerimento de patente. Em caso afirmativo, a CNEN solicitará à instituição alemã que requeira a patente brasileira, reembolsando-lhe tôdas as despesas no Brasil, vinculadas ao requerimento do registro e à conservação dos direitos de patente.
(2) Se uma invenção fôr feita exclusivamente ou, pelo menos, 50% por um cientista ou técnico alemão enviado conforme o artigo 2 do presente Convênio, e a instituição brasileira empregadora reivindicar essa invenção, deverá ser concedida ao KFA uma licença sôbre a patente que a instituição brasileira vier a obter na RFA. A licença é isenta de taxas, desde que a invenção seja usada exclusivamente para fins de pesquisa. Em caso de uma utilização comercial da invenção, deverá ser paga uma taxa de licença adequada. Ao fixar-se o montante da taxa, serão concedidas ao KFA as condições mais favoráveis. A licença não é exclusiva e irrevogável. Poderão ser concedidas sub-licenças, em entendimento com o titular brasileiro dos direitos de patente na Alemanha.
Se a instituição brasileira que reivindicar a invenção não tiver interêsse direto em requerer a concessão de patente alemã, consultará o KFA sôbre se êste tem interêsse em que a instituição brasileira apresente tal requerimento de patente. Em caso afirmativo, o KFA solicitará à instituição brasileira que requeira a patente alemã, reembolsando-lhe tôdas as despesas na RFA, vinculadas ao requerimento do registro e à conservação dos direitos de patente.
(3) Caso os cientistas ou técnicos enviados no quadro do presente Convênio exerçam suas atividades em estabelecimentos pelos quais a Instituição Contratante recebedora não é jurìdicamente responsável, a Instituição Contratante se esforçará para que o responsável do estabelecimento conceda à Par

Parte Contratante remetente o tratamento a que se referem os parágrafos 1 e 2.

Artigo 7

Conhecimentos e experiências não publicados que os colaboradores enviados no âmbito do presente Convênio adquiram em instituições do país da Instituição Contratante, deverão ser tratados confidencialmente.

Artigo 8

As Instituições Contratantes manterão a Comissão Mista Teuto-Brasileira informada sôbre o estado da cooperação, mediante relatórios anuais sôbre o programa de cooperação.

Artigo 9

(1) As Instituições Contratantes, recìprocamente, não se responsabilizam por prejuízos causados por um cientista ou técnico enviado no quadro do presente Convênio. O cientista ou técnico não será tampouco responsabilizado, em tal caso, pelas Instituições Contratantes.

(2) Caso um cientista ou técnico enviado no quadro do presente Convênio, segundo a legislação do país recebedor, seja responsável em relação a terceiros por um prejuízo por êle causado no exercício das suas atividades, a Instituição Contratante, para cujo país êle foi enviado, o dispensará dessa responsabilidade, na medida em que não estiver segurado.

Artigo 10

O presente Convênio Especial entrará em vigor uma vez aprovado pelos respectivos Governos, mediante troca de notas.

Artigo 11

O presente Convênio Especial poderá ser rescindido por qualquer das Instituições Contratantes, mediante aviso prévio de, pelo menos doze meses.

Brasília, em 23 de abril de 1971.

Pela Comissão Nacional de Energia Nuclear	Pelo Centro de Pesquisas Nucleares de Jülich
Hervásio G. de Carvalho	Karl H. Beckurts.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

DAI/DEOc/DCT/98/992.30 (81a)

23 April 1971

Sir,

On 9 June 1969, the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Federal Republie of Germany signed a General Agreement concerning cooperation in scientific research and technological development. Through this General Agreement, signed at Bonn by the two Ministers for Foreign Affairs, it was agreed that German-Brazilian cooperation would be established in the most advanced fields of science and technology: nuclear research, space research, aeronautic research, oceanographic research, scientific documentation and eleetronic data processing. To that end, it was envisaged that the two Governments would conelude special agreements or designate entities competent to do so.

Pursuant to these stipulations, the National Nuclear Energy Commission of Brazil and the Jülich Nuclear Research Centre of the Federal Republic of Germany, on instructions from and with the assistance of the Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Federal Republic of Germany, negotiated a Special Agreement on cooperation in the field of nuclear energy. This Agreement - the first to be concluded within the framework of the General Agreement of 1969 - paves the way for close, significant cooperation, including not only the exchange of scientists and experience but also the implementation of joint research projects.

Under the terms of article 1, paragraph 3, of the General Agreement of 1969 and for the purposes of artiele 10 of the Special Agreement, annexed hereto and signed simultaneously by the National Commission on Nuclear Energy and the Jülich Nuclear Energy Centre, I have the honour to inform you that the Brazilian Government approves the aforementioned Agreement.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

On behalf of the Minister of State for Foreign Affairs:
JORGE DE CARVALHO E SILVA
General Secretary for Foreign Affairs

H.E. Mr. Karl Hermann Knoke
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Federal Republic of Germany

II

Brasilia, 23 April 1971

Sir,

I have the honour to confirm receipt of your note of 23 April 1971, which reads as follows:

[See Note I]

I have the honour to inform you that my Government agrees to the terms of the first two paragraphs and, in its turn, pursuant to article 1, paragraph 3, of the General Agreement and with the end of article 10 of the Special Agreement, also approves the Special Agreement mentioned in the third paragraph.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

KARL HERMANN KNOKE

H.E. Mr. Mario Gibson Barboza
Minister for Foreign Affairs of Brazil

SPECIAL AGREEMENT BETWEEN THE NATIONAL NUCLEAR ENERGY COMMISSION AND THE JÜLICH NUCLEAR RESEARCH CENTRE, LTD.ON COOPERATION IN THE FIELDS OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

Article 1

The National Nuclear Energy Council (CNEN) and the Jülich Nuclear Research Centre, Ltd. (KFA) hereby conclude this Agreement as a Special Agreement under article I, paragraph 3, of the General Agreement concerning cooperation in scientific research and technical development, signed by the Governments of the Federative Republic of Brazil and the Federal Republic of Germany at Bonn on 9 June 1969.

Article 2

(1) CNEN and KFA shall cooperate in the following areas of nuclear research and the development of nuclear technology:

1. Production of nuclear energy;
2. Raw materials used in nuclear technology;
3. Fuels and fuel cycles;
4. Production and application of radioisotopes;
5. Staff training problems;
6. Protection from irradiation and insurance;
7. Nuclear chemistry;
8. Nuclear physics;
9. System analysis.

(2) Cooperation shall include the exchange of scientists and technicians, the joint implementation of scientific projects and mutual support in obtaining scientific equipment.

(3) Cooperation shall also include the holding of technical courses for Brazilian scientists. KFA shall endeavour to assign highly qualified scientists and technicians for that purpose, The subjects of the lectures shall be determined by the Contracting Institutions six months in advance.

(4) The length of service and the other conditions of employment of the cooperating workers assigned under this Agreement and the implementation of other projects under paragraph (2) of this article shall be regulated by the Contracting Parties on a case-by-case basis by agreement with other participating institutions.

Article 3

(1) Brazilian scientists and technicians assigned under this Agreement with whom KFA or the institution designated by it enters into employment contracts shall be accorded all the same rights during the exercise of their functions as are accorded to German scien-

tists and technicians employed on similar work. They shall be subject to the provisions of German labour law and shall be insured against industrial accidents. Scientists and technicians who receive fellowships from German institutions shall be subject to the usual conditions for the award thereof, in addition to any conditions established by special agreement between them and KFA. They shall be insured against industrial accidents by the institutions which employ them.

(2) Similarly, German scientists and technicians assigned under this Agreement with whom CNEN enters into employment contracts shall enjoy the same rights as the staff of CNEN. They shall be paid according to the scale of remuneration established by CNEN for foreign scientists and technicians and shall be insured against industrial accidents.

(3) Scientists and technicians on short-term assignment under this Agreement who are not engaged in accordance with paragraphs (1) and (2) and who do not receive a German fellowship, as well as the teachers of the courses mentioned in article 2, paragraph (3), shall be paid a daily allowance by the receiving Contracting Party for the duration of their stay in the receiving State. The amount of the daily allowance shall be fixed by the Contracting Institutions for successive periods of one calendar year, account being taken of the respective costs of living in Germany and Brazil.

Article 4

(1) Travel costs for scientists and technicians assigned under this Agreement shall be borne by the sending Contracting Institution.

(2) In accordance with article 3, paragraph (1), of the German-Brazilian General Agreement of 9 June 1969, each Contracting Institution shall establish a special fund for payment of the travel costs and the allowance mentioned in article 3, paragraph (3).

Article 5

(1) Inventions made by Brazilian scientists or technicians while exercising the functions envisaged in this Agreement in the Federal Republic of Germany shall be subject to German legislation on inventions made by employees.

(2) Similarly, Brazilian legislation on industrial property shall apply to inventions made in Brazil by German scientists or technicians during the exercise of the same functions.

Article 6

(I) Where an invention is made entirely, or at least 50 per cent, by a Brazilian scientist or technician assigned under article 2 of this Agreement and where the German employing institution lays claim to that invention, CNEN shall be granted a licence for a patent obtained in Brazil by the German institution. The licence shall be free of charge so long as the invention is used only for research purposes. Where the invention is used commercially, an appropriate fee shall be paid. In establishing the amount of the said fee, the most favourable terms shall be granted to CNEN. The licence shall not be exclusive and shall be irre-

vocable. Secondary licences may be issued by agreement with the German holder of the patent in Brazil. Where the German institution which has laid claim to the invention has no direct interest in applying for a Brazilian patent, it shall consult CNEN as to whether the latter is interested in the German institution's submitting such an application. If the answer is in the affirmative, CNEN shall request the German institution to apply for the Brazilian patent and shall reimburse it for all costs incurred in Brazil in connection with the application for and maintenance of the patent.

(2) Where an invention is made entirely, or at least 50 per cent, by a German scientist or technician assigned under article 2 of this Agreement and where the Brazilian employing institution lays claim to that invention, KFA shall be granted a licence for a patent obtained in the Federal Republic of Germany by the Brazilian institution. The licence shall be free of charge so long as the invention is used only for research purposes. Where the invention is used commercially, an appropriate fee shall be paid. In establishing the amount of the said fee, the most favourable terms shall be granted to KFA. The licence shall not be exclusive and shall be irrevocable. Secondary licences may be issued by agreement with the Brazilian holder of the patent in Germany. Where the Brazilian institution which has laid claim to the invention has no direct interest in applying for a German patent, it shall consult KFA as to whether the latter is interested in the Brazilian institution's submitting such an application. If the answer is in the affirmative, KFA shall request the Brazilian institution to apply for the German patent and shall reimburse it for all costs incurred in the Federal Republic of Germany in connection with the application for and maintenance of the patent.

(3) Where scientists and technicians assigned under this Agreement exercise their functions in establishments for which the receiving Contracting Institution is not legally responsible, the said Contracting Institution shall endeavour to ensure that the entity responsible for the establishment accords to the sending Contracting Party the treatment mentioned in paragraphs (1) and (2).

Article 7

Unpublished knowledge and experience acquired by collaborators assigned under this Agreement at institutions in the country of the receiving Contracting Institution shall be treated confidentially.

Article 8

The Contracting Institutions shall keep the German-Brazilian Mixed Commission informed of the situation in the matter of cooperation by means of annual reports on the cooperation programme.

Article 9

(1) The Contracting Institutions shall not hold each other liable for damage caused by a scientist or technician assigned under this Agreement, nor shall the scientist or technician be held liable by the Contracting Institutions in such cases.

(2) Where scientists or technicians assigned under this Agreement, pursuant to the law of the receiving country, are held liable vis-à-vis third parties for damage caused by them during the exercise of their functions, the Contracting Institution of the country to which they were assigned shall release them from such liability in the event that they are not covered by insurance.

Article 10

This Special Agreement shall enter into force as soon as the two Governments have approved it through an exchange of notes.

Article 11

This Special Agreement may be denounced by either Contracting Institution on not less than 12 months' notice.

[Done at] Brasilia on 23 April 1971.

For the National Nuclear Energy Commission:
HERVÁSIO G. DE CARVALHO

For the Jülich Nuclear Research Centre, Ltd.:
KARL H. BECKURTS

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I

DAI/DEOc/DCT/98/992.30 (81a)

Le 23 avril 1971

Monsieur,

Le 9 juin 1969, le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et la République fédérale d'Allemagne ont signé l'Accord général de coopération dans les domaines de la recherche scientifique et du développement technologique.

Au titre de cet Accord général, signé à Bonn par les deux Ministres des affaires étrangères, il a été décidé que la coopération germano-brésilienne serait établie dans les domaines scientifiques et techniques de pointe : recherche nucléaire, recherche spatiale, recherche aéronautique, recherche océanographique, documentation scientifique et traitement électronique de l'information. À cette fin, il a été envisagé que les deux gouvernements concluraient des accords spéciaux ou désigneraient des entités compétentes à cet effet.

Conformément à ce qui précède, la Commission nationale de l'énergie nucléaire du Brésil et le Centre de recherche nucléaire de Jülich de la République fédérale d'Allemagne, sur les instructions et avec l'assistance du Gouvernement de la République fédérative du Brésil et du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ont négocié un Accord spécial de coopération dans le domaine de l'énergie nucléaire. Ledit Accord - le premier à être conclu dans le cadre de l'Accord général de 1969 - ouvre la voie à une coopération étroite et importante, y compris notamment l'échange de scientifiques et d'expérience, mais aussi l'exécution de projets de recherche conjoints.

Aux termes du paragraphe 3 de l'article premier de l'Accord général de 1969, et aux fins de l'article 10 de l'Accord spécial ci-annexé et signé simultanément par la Commission nationale de l'énergie nucléaire et le Centre de l'énergie nucléaire de Jülich, j'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement brésilien approuve l'Accord susmentionné.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance, etc.

JORGE DE CARVALHO E SILVA
Secrétaire général des affaires étrangères
(au nom du Ministre d'État chargé des affaires étrangères)

Monsieur Karl Hermann Knoke
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République fédérale d'Allemagne

II

Brasilia, le 23 avril 1971

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 23 avril 1971 ainsi libellée :

[Voir Note I]

J'ai le plaisir de vous faire savoir que les dispositions des deux premiers paragraphes de la note précitée rencontrent l'agrément de mon Gouvernement qui, à son tour, conformément au paragraphe 2 de l'article premier de l'Accord général et la fin de l'article 10 de l'Accord spécial, approuve l'Accord spécial mentionné au troisième paragraphe.

Veuillez agréer, etc.

KARL HERMANN KNOKE

Son Excellence
Monsieur Mario Gibson Barboza
Ministre des affaires étrangères du Brésil

ACCORD SPÉCIAL DE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE ENTRE LA COMMISSION NATIONALE DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE ET LE CENTRE DE RECHERCHE NUCLÉAIRE DE JÜLICH LTD.

Article premier

La Commission nationale de l'énergie nucléaire (CNEN) et le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. (KFA) concluent le présent Accord en tant qu'Accord spécial aux termes du paragraphe 3 de l'article premier de l'Accord général de coopération dans les domaines de la recherche scientifique et du développement technologique, signé à Bonn le 9 juin 1969 entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne.

Article 2

1. La coopération entre la CNEN et le KFA aura lieu dans les domaines suivants de la recherche nucléaire et du développement de la technologie nucléaire :

1) Production d'énergie nucléaire ;

2) Matières premières utilisées dans la technologie nucléaire ;

3) Combustibles et cycles de combustibles ;

4) Production et application de radioisotopes ;

5) Formation de personnel ;

6) Protection de l'irradiation et assurance ;

7) Chimie nucléaire ;

8) Physique nucléaire ;

9) Analyse de systèmes.

2. La coopération porte sur l'échange de scientifiques et de techniciens, l'exécution conjointe de projets scientifiques, ainsi qu'une entraide pour l'obtention d'équipements scientifiques.

3. La coopération porte également sur l'organisation de cours techniques à l'intention des scientifiques brésiliens. Le KFA s'efforce, à cette fin, de détacher des scientifiques et des techniciens hautement qualifiés. Les thèmes des cours sont déterminés six mois à l'avance par les Institutions contractantes.

4. Les Institutions contractantes déterminent au cas par cas et d'un commun accord avec les autres institutions participantes, la durée des activités et les autres conditions d'emploi des coopérants détachés au titre du présent Accord ainsi que les modalités de réalisation des autres projets conformément au paragraphe 2 du présent article.

Article 3

1. Les scientifiques et techniciens brésiliens détachés au titre du présent Accord et avec lesquels le KFA ou l'institution désigné par lui aura conclu un contrat de travail se verront accorder, dans l'exercice de leurs fonctions, les mêmes droits que les scientifiques et techniciens allemands exerçant des fonctions analogues. Ils seront soumis au droit du travail allemand et seront assurés contre les accidents du travail. Les scientifiques et les techniciens qui recevront une bourse d'un organisme allemand seront soumis aux conditions habituelles d'octroi de ces bourses, indépendamment des conditions fixées dans les accords qu'ils auront conclus avec le KFA. Ils seront assurés contre les accidents du travail par les organismes qui les emploient.

2. De la même façon, les scientifiques et les techniciens allemands détachés auprès de la CNEN au titre du présent Accord et avec lesquels la CNEN aura conclu un contrat de travail jouiront des mêmes droits que le personnel de la CNEN. Ils seront classés dans les catégories de rémunération prévues par la CNEN pour les scientifiques et les techniciens étrangers et seront assurés contre les accidents du travail.

3. Les scientifiques et les techniciens détachés pour une période de courte durée au titre du présent Accord et qui ne sont pas employés dans les formes prévues aux paragraphes 1 et 2 ou ne bénéficient pas d'une bourse d'études allemande, ainsi que les chargés de cours visés au paragraphe 3 de l'article 2, recevront une indemnité journalière de la Partie contractante d'accueil, pendant la durée de leur séjour dans l'État d'accueil. Le taux de cette indemnité journalière sera fixé par les Institutions contractantes pour des périodes successives d'une année civile, en fonction du coût de la vie en Allemagne et au Brésil.

Article 4

1. Les frais de voyage des scientifiques et des techniciens détachés au titre du présent Accord sont à la charge de l'Institution contractante d'envoi.

2. Conformément au paragraphe 1 de l'article 3 de l'Accord général germano-brésilien du 9 juin 1969, chaque Institution contractante met en place un fonds spécial pour le paiement des frais de voyage et l'indemnité journalière visée au paragraphe 3 de l'article 3.

Article 5

1. Les inventions faites par les scientifiques et techniciens brésiliens dans l'exercice, en République fédérale d'Allemagne, de leurs fonctions envisagées dans le présent Accord sont soumises à la législation allemande applicable aux inventions faites par des salariés.

2. De la même manière, la législation brésilienne relative à la propriété industrielle est applicable aux inventions faites au Brésil par des scientifiques et techniciens allemands dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 6

1. Si une invention est faite entièrement ou au moins à concurrence de 50 p. 100 par un scientifique ou un technicien brésilien détaché conformément à l'article 2 du présent Accord et si l'institution allemande qui l'emploie revendique cette invention, une licence devra être accordée au CNEN sur le brevet obtenu au Brésil par ladite institution allemande. Cette licence sera exemptée de redevances à condition que l'invention soit exclusivement utilisée à des fins de recherche. Si l'invention est utilisée à des fins commerciales, une redevance appropriée devra être versée. Pour le calcul de cette redevance, la CNEN bénéficiera des conditions les plus favorables. Cette licence ne sera pas exclusive et sera irrévocable. Il pourra être accordé des sous-licences sur les droits de brevet au Brésil, en accord avec leurs titulaires allemands. Si l'institution allemande revendiquant l'invention n'a pas d'intérêt direct à demander un brevet au Brésil, elle consultera la CNEN pour savoir si celle-ci est intéressée par une telle demande de brevet. Dans l'affirmative, la CNEN priera l'institution allemande de demander un brevet brésilien et lui remboursera tous les frais occasionnés au Brésil par la demande et les renouvellements du brevet.

2. Si une invention est faite entièrement ou au moins à concurrence de 50 p 100 par un scientifique ou un technicien allemand détaché conformément à l'article 2 du présent Accord et si l'institution brésilienne qui l'emploie revendique cette invention, une licence devra être accordée au KFA sur le brevet obtenu en République fédérale d'Allemagne par ladite institution brésilienne. Cette licence sera exemptée de redevances à condition que l'invention soit exclusivement utilisée à des fins de recherche. Si l'invention est utilisée à des fins commerciales, une redevance appropriée devra être versée. Pour le calcul de cette redevance, le KFA bénéficiera des conditions les plus favorables. Cette licence ne sera pas exclusive et sera irrévocable. Il pourra être accordé des sous-licences sur les droits de brevet en République fédérale d'Allemagne, en accord avec leurs titulaires brésiliens. Si l'institution brésilienne revendiquant l'invention n'a pas d'intérêt direct à demander un brevet en République fédérale d'Allemagne, elle consultera le KFA pour savoir si celui-ci est intéressé par une telle demande de brevet. Dans l'affirmative, le KFA priera l'institution brésilienne de demander un brevet allemand et lui remboursera tous les frais occasionnés en République fédérale d'Allemagne par la demande et les renouvellements du brevet.

3. Lorsque les scientifiques et les techniciens détachés au titre du présent Accord exercent leurs fonctions dans des établissements dont les Institutions contractantes ne sont pas juridiquement responsables, lesdites Institutions contractantes font en sorte que le responsable de l'établissement accorde à l'Institution contractante le traitement visé aux paragraphes 1 et 2.

Article 7

Les connaissances et les données d'expérience non publiées que les collaborateurs détachés au titre du présent Accord auront acquises dans des établissements du pays de l'Institution contractante d'accueil seront traitées confidentiellement.

Article 8

Les Institutions contractantes tiendront la Commission germano-brésilienne informée de l'état de leur coopération au moyen de rapports annuels sur leur programme de coopération.

Article 9

1. Les Institutions contractantes ne seront pas tenus responsables l'une envers l'autre des dommages causés par un scientifique ou un technicien détaché au titre du présent Accord et les Institutions contractantes ne tiendront pas un scientifique ou un technicien responsable dans lesdits cas.

2. Lorsque des scientifiques ou des techniciens détachés au titre du présent Accord sont tenus responsables vis-à-vis de tiers, conformément à la législation du pays d'accueil, des dommages causés par eux dans l'exercice de leurs fonctions, l'Institution contractante du pays auquel ils ont été affectés les déchargera de cette responsabilité au cas où ils ne sont pas couverts par une assurance.

Article 10

Le présent Accord spécial entrera en vigueur dès qu'il aura été approuvé par les deux gouvernements au moyen d'un échange de notes.

Article 11

Le présent Accord spécial pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Institutions contractantes moyennant préavis d'au moins 12 mois.

Fait à Brasilia, le 23 avril 1971

Pour la Commission nationale de l'énergie nucléaire :

HERVÁSIO G. DE CARVALHO

Pour le Centre de recherche nucléaire de Jülich Ltd. :

KARL H. BECKURTS

No. 40026

Netherlands
and
Cuba

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cuba for air services between and beyond tbeir respective territories (with annex). The Hague, 3 February 1993

Entry into force: *provisionally on 3 February 1993 by signature and definitively on 24 November 1996 by notification, in accordance with article 24*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 March 2004*

Pays-Bas
et
Cuba

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Cuba relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec anncxe). La Haye, 3 février 1993

Entrée en vigueur : *provisoirement le 3 février 1993 par signature et définitivement le 24 novembre 1996 par notification, conformément à l'article 24*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen bet Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Cuba inzake lucbtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgehieden

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Cuba, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan:
wat de Republiek Cuba betreft, de Voorzitter van het Instituut voor de Burgerluchtvaart;
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister of Voorzitter wordt uitgeoefend, te vervullen;

b. onder „het Verdrag" wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. onder „tarief" wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers en hun bagage en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

e. onder „grondgebied" wordt verstaan: voor elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen, de gebieden aan land en de territoriale wateren die daaraan grenzen die vallen onder de soevereiniteit van die Overeenkomstsluitende Partij;

f. de begrippen „luchtdienst", „internationale luchtdienst", „luchtvaartmaatschappij" en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

g. onder „overeengekomen dienst" en „omschreven route" wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

h. onder „boordproviand" wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

i. onder „Overeenkomst" wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

Artikel 2

Verleende rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a. om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;

c. om op haar grondgebied op de voor die route in de Bijlage omschreven punten te landen voor het afzetten en opnemen van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de omschreven routes en de eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 8 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of niet te verlenen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

a. ingeval die luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven, of

b. indien die luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, of

c. ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen, of

d. ingeval die luchtvaartmaatschappij niet is erkend door de luchtvaartautoriteiten van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij krachtens de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten worden toegepast in overeenstemming met het Verdrag.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd, alsmede motorbrandstof, smeermiddelen, reserve-onderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand aan boord van die luchtvaartuigen, zijn, bij binnenkomst op, vertrek van of tijdens vluchten over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, vrijgesteld van nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen ter zake van de invoer, uitvoer of doorvoer van goederen. Dit geldt eveneens voor goederen zoals hierboven bedoeld die aan boord van het luchtvaartuig worden verbruikt gedurende de vlucht over het grondgebied van de laatstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij. Deze vrijstelling geldt niet voor heffingen ter zake van luchthaven- en luchtvaartdiensten.

2. Motorbrandstof, smeermiddelen, proviand, reserve-onderdelen en normale uitrustingsstukken die tijdelijk worden ingevoerd op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en daar onmiddellijk of na opslag worden aangebracht in of op andere wijze aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of op andere wijze weer worden uitgevoerd uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij, worden vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

3. Motorbrandstof en smeermiddelen die aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaarmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen en worden gebruikt in de internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen genoemd in het eerste lid van dit artikel, alsook van alle andere speciale verbruiksbelastingen, mits de officiële douanevoorschriften worden nageleefd.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen onder toezicht of beheer van de douane houden.

5. Voor zover er geen rechten of andere heffingen worden geheven op de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen, zijn zulke goederen niet onderworpen aan anderszins toepasselijke economische verboden of beperkingen op invoer, uitvoer en doorvoer, tenzij zulk een verbod of beperking ten aanzien van de in het eerste tot en met derde lid van dit artikel genoemde goederen geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van de nationale luchtvaartmaatschappijen.

6. De bepalingen van dit artikel mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

Artikel 6

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, mits:

a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

b. indien op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van luchtvaartuig wordt veranderd en wanneer verder dan het punt van verandering meer dan een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, ten hoogste één luchtvaartuig van gelijke grootte is als, en geen enkel luchtvaartuig groter is dan het luchtvaartuig dat in de derde- en vierde-vrijheidssectoren wordt gebruikt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting. Zij kan daartoe ook commerciële overeenkomsten (bijv. „blocked space") voor de andere luchtvaartmaatschappij gereserveerde capaciteit) aangaan met een andere luchtvaartmaatschappij die luchtdiensten exploiteert naar en vanaf het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zoals omschreven in de paragraaf betreffende verandering van luchtvaartuig in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 7

Capaciteit en eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. De overeengekomen diensten die zullen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeen-

komstsluitende Partijen hebben als voornaamste doelstelling dienstverlening ten behoeve van het verkeer op de route tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen elkaar raadplegen ten einde de voorwaarden vast te stellen waaronder de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de overeengekomen diensten kunnen exploiteren, en zij kunnen deze voorwaarden omschrijven in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

Hierbij neemt elke Overeenkomstsluitende Partij de belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 8

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij te berekenen tarieven voor het vervoer naar of vanaf het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de luchtdienst (zoals de snelheid van het luchtvaartuig en de soort faciliteiten) en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. De in overeenstemming met de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel overeengekomen tarieven worden ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen. Deze termijn kan worden verkort indien de luchtvaartautoriteiten zulks overeenkomen.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven berekenen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 9

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Beide Overeenkomstsluitende Partijen doen afstand van het vereiste van werkvergunningen voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten en werkzaamheden verricht, behalve in bijzondere door de desbetreffende nationale autoriteiten te bepalen omstandigheden. Visa of overige soortgelijke documenten worden, indien vereist, onmiddellijk en gratis afgegeven, zodat de binnenkomst in de Staat van het desbetreffende personeel geen vertraging ondervindt.

6. Overeenkomstig de voorschriften van Bijlage 9 bij het Verdrag zijn beide Overeenkomstsluitende Partijen bereid voor onbepaalde tijd afstand te doen van het vereiste van visa voor de vliegtuigbemanningen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die naar de onderscheiden grondgebieden vliegen.

Artikel 10

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt zestig (60) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek. Langdurige wijzigingen in de dienstregeling worden eveneens ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 11

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar

grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 12

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor

de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 13

Dubbele belasting

1. Inkomsten en opbrengsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerend goed dat verband houdt met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn eveneens van toepassing op inkomsten en opbrengsten uit deelneming in een „pool", een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

Artikel 14

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht het batig saldo van inkomsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overdracht zijn inbegrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten en aanvullende of ondersteunende diensten, en van de handelsrente van de bank die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na aanvraag toestemming voor bedoelde overmaking in een vrij

inwisselbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers voor de conversie van de plaatselijke munteenheid, zoals die geldt op de datum van verkoop. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te doen verrichten zodra deze toestemming is verkregen.

Artikel 15

Samenwerking inzake de veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van internationale overeenkomsten betreffende de veiligheid van de luchtvaart, voor zover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze overeenkomsten.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen,

luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 16

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. Onder een Geautomatiseerd Boekingssysteem (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoersdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van zodanige informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en op non-discriminatoire wijze toegang tot en gebruik van geautomatiseerde boekingssystemen hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c. wat dit aangaat de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing zal zijn op het grondgebied van de EEG. Op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal de nationale wetgeving van toepassing zijn.

Indien er geen nationale wetgeving bestaat, is de GBS-Gedragscode van de ICAO van toepassing. Hangende de aanneming van deze GBS-Gedragscode door de Vergadering van de ICAO zullen de geldende ICAO-richtlijnen inzake geautomatiseerde boekingssystemen van toepassing zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Een Overeenkomstsluitende Partij garandeert de GBSen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij eisen opleggen, of toelaten dat deze worden opgelegd, die strenger zijn dan die welke worden opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld met betrekking tot:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van een GBS; en
b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, de keuze en het gebruik van technische apparatuur en programmatuur, of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en zij plegen indien nodig overleg om in wijziging van de Overeenkomst te voorzien.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat mondeling of schriftelijk kan geschieden, en dat binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake aanvangt, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen besluiten tot verlenging of verkorting van deze termijn.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Indien een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen het geschil te regelen, wordt het langs diplomatieke weg voor onderlinge onderhandelingen voorgelegd aan de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling zoals bedoeld in het eerste lid, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen gezamenlijk de derde aanwijzen, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomst-

sluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing wordt verzocht, en de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen aangewezen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn is aangewezen, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Wijziging

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een of meerdere bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij om overleg verzoeken in overeenstemming met artikel 17 van deze Overeenkomst; een zodanige wijziging, indien overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt van kracht twee maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de vereiste grondwettelijke maatregelen.

2. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 20

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 21

Werkingssfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 22

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 24

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening, en treedt definitief in werking twee (2) maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de constitutioneel vereiste maatregelen voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 3 februari 1993 in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

P. H. KOOIJMANS

Voor de Regering van de Republiek Cuba,

M. GUZMAN PASCUAL

Bijlage

Routetabel

A. 1. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Cuba:
Punten in Cuba - tussenliggende punten - Amsterdam - Kopenhagen, Stockholm, Helsinki en Moskou.

2. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:
Punten in Nederland - tussenliggende punten - Havana - Guatemala, San Salvador en Tegucigalpa.

B. 1. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen op een vlucht of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Punten op de omschreven routes kunnen in elke volgorde worden aangedaan.

3. Het wordt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij toegestaan verkeersrechten uit te oefenen tussen alle in haar routetabel onder A omschreven punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het recht op uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen is echter geldig gedurende een jaar vanaf de datum van aanvang van de exploitatie door die luchtvaartmaatschappij van diensten op elke onderscheiden vijfde-vrijheidssector
Bovengenoemde geldigheidsduur van een jaar wordt op de datum waarop deze verstrijkt automatisch verlengd voor een nieuwe termijn van een jaar en ook voor volgende termijnen van telkens een jaar, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van elke termijn van een jaar mededelen dat zij de geldigheid van bovengenoemd recht niet verlengen.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij kan andere dan de in de routetabel genoemde punten aandoen. De uitoefening van verkeersrechten tussen die andere punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal echter onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Onder verwijzing naar artikel 6, tweede lid, van de Overeen-

komst komen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeen dat het de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden is toegestaan van luchtvaartuig te veranderen, voor zover zij zich beroept op een commerciële overeenkomst (bijv. „blocked space") zoals bedoeld in artikel 6, door middel van een commerciële overeenkomst met de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen of Aruba, op elk van de volgende punten:
- punten in de Nederlandse Antillen,
- punten in Aruba.

C. 1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op de omschreven routes zeven wekelijkse retourdiensten te exploiteren met elk type luchtvaartuig in elke klasse.

2. Er mogen echter niet meer dan twee wekelijkse diensten worden verricht vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.

Twee jaar na aanvang van de exploitatie door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en vervolgens na iedere volgende termijn van twee jaar, hebben beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht een nieuwe wekelijkse retourdienst toe te voegen aan het dan krachtens deze paragraaf geldende recht, totdat het in paragraaf C.1 genoemde maximumaantal is bereikt.

3. Het maximumaantal zitplaatsen dat wekelijks kan worden verkocht voor de route tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen is gelijk aan het in paragraaf C.2 hierboven vermelde aantal toegestane retourdiensten, vermenigvuldigd met 300.

4. Extra diensten boven het hierboven omschreven aantal zijn onderworpen aan en afhankelijk van overleg tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en behoeven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

5. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen er niet in slagen overeenstemming te bereiken in gevallen zoals bedoeld in paragraaf C4 hierboven, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij haar luchtvaartautoriteiten verzoeken om overleg krachtens artikel 17 van deze Overeenkomst.

De luchtvaartautoriteiten kunnen in dat geval beslissen over het verrichten van extra diensten.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF CUBA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cuba

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means:

for the Republic of Cuba the President of the Institute for Civil Aeronautics;

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said President or Minister;

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

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

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

i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by or on behalf of airlines.

e) the term "territory" in relation to either Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the said Contracting Parties;

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

g) the terms "agreed service" and "specified route" means international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

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

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

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) to fly without landing across its territory;

b) to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) to make stops in its territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking off international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Designation and authorization

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

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

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement.

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

Article 4. Revocation and suspension of authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or withhold an operating authorization or to suspend the exercise of any of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or

b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement, or

c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both, or

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

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

Article 5. Duties, customs and charges

1. Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party while entering, departing again from or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from national and local customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to the above mentioned goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

This exemption does not apply to charges corresponding to airport and aeronautical services.

2. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article, as well as

from any other special consumption charges, provided that formal customs regulations are complied with.

4. Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article under customs supervision or control.

5. In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable, unless such prohibition or restriction applies to all airlines, including the national airlines, in respect to the items mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article.

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

Article 6. Change of aircraft

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

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

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment. It may also operate under commercial arrangements (e.g. blocked space) with another airline operating to and from the territory of the other Contracting Party as specified in the paragraph referring to change of aircraft in the Annex to this Agreement.

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

Article 7. Fair competition and capacity

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

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties shall have as their main objective the accommodation of traffic on the route between the territories of the Contracting Parties.

3. The Contracting Parties may consult each other in order to determine the modalities under which the designated airlines can operate the agreed services and specify these modalities in the Annex to this Agreement.

In this respect each Contracting Party shall take into consideration the interests of the other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall take allappropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 8. Tarrifs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of a Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as speed of aircraft and type of accommodation) and the tariffs of the other airlines that operate the same route, or part of the same route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties, at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced subject to the agreement of the aeronautical authorities.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered approved.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

Article 9. Commercial activities

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

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

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

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

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

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

5. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned.

Visas or other similar documents if required, shall be issued promptly and free of charge so as not to delay the entry into the state of the personnel concerned.

6. Both Contracting Parties in conformity with prescriptions of Annex 9 to the Convention, accept to dispense without limit of time visa requirements for the flight crews of the designated airlines flying to the respective territories.

Article 10. Timetable

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

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

Article 11. Application of laws, regulations and procedures

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

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

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

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

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

Article 12. Recognition of certificates and licences

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

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

Article 13. Double taxation

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

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

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

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

Article 14. Transfer of funds

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

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

Article 15. Cooperation on security

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

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

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

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of any International Agreement concerning aviation security, insofar as the Contracting Parties are both Party to these Agreements.

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

Article 16. Computer Reservation Systems

I. A Computer Reservation System (CRS) means a Computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through

which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

2. Contracting Parties agree that:

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

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

c) in this respect the CRS-Code of Conduct adopted by the EEC will prevail in the territory of the EEC. In the territory of the other Contracting Party the national legislation will prevail.

If no national legislation exists, the ICAO CRS-Code of Conduct will be applicable. Pending the adoption of this ICAO-Code of Conduct by the ICAO Assembly, the prevailing ICAO guidelines on CRS, will apply in the territory of the other Contracting Party.

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

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

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

Article 17. Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be conducted through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.

Article 18. Settlement of disputes

1. If any dispute arises which relates to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation. If aeronautical authorities fail to reach a settlement, the dispute shall be referred through diplomatic channels, to the Contracting Parties for negotiations between them.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation as referred to in paragraph 1, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19. Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation in accordance with Article 17 of this Agreement; such modification, if agreed between the Contracting Parties shall come into force two months after the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their constitutional measures.

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

Article 20. Applicability of multilateral agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

Article 21. Applicability

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

Article 22. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement

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

Article 23. Registration with ICAO

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 24. Entry into force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force definitively two (2) months after the date when the Contracting Parties shall have notified each other through diplomatic channels of the completion of the constitutional measures necessary to give effect to this Agreement.

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

Done in duplicate at The Hague on 3 February 1993 in the Netherlands, Spanish and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

P. H. KOOIJMANS

For the Government of the Republic of Cuba:

M. GUZMAN PASCUAL

ANNEX

Route Schedule

A. 1. Points to be served in both directions by the designated airline of the Republic of Cuba;

Points in Cuba - intermediate points - Amsterdam - Copenhagen, Stockholm, Helsinki and Moscow.

2. Points to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands;

Points in the Netherlands - intermediate points - Havana - Guatemala, San Salvador and Tegucigalpa.

B. 1. Any point or points on the specified routes may be omitted on any or all flights.

2. Points on the specified routes may be served in any order.

3. The designated airline of a Contracting Party shall be allowed to exercise traffic rights between all points specified in its route schedule under A and the territory of the other Contracting Party. However, the right to exercise such fifth freedom traffic rights by a designated airline of one Contracting Party shall be valid during one year as from the starting date of its operation on each respective fifth freedom sector.

The above period of validity of one year shall be automatically extended at its expiration date for a period of one year and also for subsequent periods of one year, unless the aeronautical authorities of the other Contracting Party give notice not later than three months prior to the expiration of each one year period, that it does not extend the validity of the above mentioned right.

4. The designated airline of a Contracting Party may operate to any other point or points not specified in the route schedule, however, the exercise of traffic rights between those other points and the territory of the other Contracting Party will be subject to the approval of the aeronautical authorities of that other Contracting Party.

5. With reference to Article 6, paragraph 2 of the Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties agree that the designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be allowed to change aircraft, insofar as referring to a commercial arrangement (e.g. blocked space) as mentioned in the Article 6, through a commercial arrangement with the designated airlines of the Netherlands Antilles or Aruba, at any of the following points:

- points in the Netherlands Antilles,

- points in Aruba.

C. 1. Each designated airline shall have the right to operate on the specified routes seven weekly return services with any type of aircraft in any configuration.

2. However, not more than two weekly services may be implemented as from the date of signature of this Agreement.

Two years after the beginning of the operation by the designated airline of either Contracting Party, and furthermore after every subsequent period of two years, both designated

airlines shall have the right to add one further weekly return service to the then prevailing entitlement under this paragraph, until the maximum number mentioned in paragraph Cl above is reached.

3. The maximum weekly capacity of seats sold for the route between the territories of the Contracting Parties, shall be equal to the number of authorized weekly return services mentioned in paragraph C2 above multiplied by 300.

4. Additional services to the above shall be subject to and conditional on consultation between the designated airlines and approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. If the designated airlines are not able to reach agreement in the case referred to under paragraph C4 above, each designated airline may request its aeronautical authorities to request consultations under Article 17 of the Air Services Agreement.

The aeronautical authorities can, in such a case decide on the implementation of the additional services.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Cuba relativo a servicios aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá

El Reino de los Países Bajos y la República de Cuba

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al desarrollo de la Aviación Civil Internacional;

Deseando concluir un Acuerdo a los fines del establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá,

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los efectos de este Acuerdo y de su Anexo, a menos que el contexto indique otra cosa:

a) el término «autoridades aeronáuticas» significa:
para el Reino de los Países Bajos el Ministro de Transporte y Obras Públicas;
para la República de Cuba el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil;
o en ambos casos cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar todas las funciones ejercidas en el presente por dicho Presidente o Ministro;

b) el término «la convención» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los Anexos a la Convención de acuerdo con los Artículos 90/94 de la misma, en tanto tales Anexos y enmiendas sean efectivos para, o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

c) el término «empresa aérea designada» significa una empresa aérea que ha sido designada y autorizada segun el Artículo 3 de este Convenio;

d) el término «tarifa» significa cualquier suma cargada o a ser cargada por las empresas aéreas directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por la transportación de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) por vía aérea, incluyendo:

i) las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicación de una tarifa, y

ii) los cargos y condiciones para cualquier servicio accesorio de tales transportaciones el cual es brindado por o en nombre de las empresas aéreas;

e) el término «territorio» con relación a cualquiera de las Partes Contratantes significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberania de dichas Partes Contratantes;

f) los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «empresa aérea» y «escala para fines no comerciales» tienen el significado que respectivamente se les asigna en el Articulo 96 de la Convención;

g) los términos «servicios convenidos» y «ruta especificada» significan los servicios aéreos internacionales en cumplimiento del Artículo 2 de este Acuerdo y la ruta especificada en la sección correspondiente del Anexo a este Acuerdo respectivamente;

h) el término «provisiones» significa los articulos de consumo inmediato para el uso o la venta a bordo de la aeronave durante su vuelo, incluyendo los abastecimientos de comisaría;

i) el término «Convenio» significa este Convenio, su Anexo redactado para la aplicación del mismo y cualquier enmienda al Convenio o su Anexo.

Articulo 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, excepto que de otra forma se especifique en el Anexo, los siguientes derechos para efectuar la transportación aérea internacional por una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante:

a) sobrevolar, su territorio sin aterrizar;

b) hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c) hacer escalas en su territorio en los puntos especificados para la ruta en el Anexo, con el fin de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación.

2. Nada en el parrafo 1 de este Articulo será considerado como que se otorga el derecho a la empresa aérea de una Parte Contratante a participar en la transportación aérea entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Articulo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, por escrito, dirigido a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte

Contratante, una empresa aérea para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas y de sustituir por otra, la empresa aérea anteriormente designada.

2. Al recibo de dicha notificación, cada Parte Contratante otorgará sin demora, sujeto a las disposiciones de este Artículo, la correspondiente autorización de explotación a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante.

3. Al recibo de la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este Artículo, la empresa aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a explotar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, a condición de que ésta cumpla con las disposiciones de este Convenio y de que esté en vigor para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 de este Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar el otorgamiento de la autorización de explotación citada en el párrafo 2 de este Artículo o a otorgar dicha autorización bajo las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por la empresa aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio, si no está convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que la ha designado o a sus nacionales o a ambos.

Artículo 4

Revocación y Suspensión de Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar o retener una autorización de explotación o a suspender el ejercicio de cualquiera de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o a imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a) en el caso de que la empresa aérea no cumpla con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la Parte Contratante que ha otorgado estos derechos, o

b) en el caso de que la empresa aérea deje de otro modo, de operar en conformidad con las condiciones prescritas conforme a este Acuerdo, o

c) en cualquier otro caso cuando no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que la ha designado o a sus nacionales o a ambos, o

d) en el caso de que dicha empresa aérea no demuestre ante las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante que reune los

requisitos exigidos por las leyes y demás regulaciones jurídicas normal y razonablemente aplicadas por esas Autoridades de conformidad con la Convención.

2. A menos que la inmediata acción sea esencial para prevenir futuras infracciones de las leyes y demás regulaciones jurídicas mencionadas anteriormente, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo solamente podrán ser ejercidos después de consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. A menos que de otra manera se acuerde por las Partes Contratantes, dichas consultas comenzarán en un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 5

Impuestos, Derechos de Aduanas y Tasas

1. Las aeronaves utilizadas por una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes mientras entren, salgan o sobrevuelen el territorio de la otra Parte Contratante, así como el combustible, los lubricantes, las piezas de repuesto, el equipo ordinario y las provisiones de aeronaves a bordo de las mismas, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales, impuestos en ocasión de la importación, exportación o tránsito de mercancías. Lo anterior también será aplicable a las mercancías arriba mencionadas a bordo de las aeronaves que sean consumidas durante el vuelo sobre el territorio de la última Parte Contratante. Esta exención no se aplicará a los cargos correspondientes de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

2. El combustible, los lubricantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo ordinario que sean importados temporalmente dentro del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para ser instalados inmediatamente o después de su almacenaje o de otra manera tomados a bordo de la aeronave de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, o bien que sean reexportados del territorio de la primera Parte Contratante, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo.

3. El combustible y los lubricantes puestos a bordo de las aeronaves de una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes y usados en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales y locales, mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, así como de cualesquiera otros cargos especiales por consumo, siempre que se cumplan las formalidades aduanales establecidas.

4. Cada Parte Contratante podrá poner bajo supervisión o control aduanal los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

5. Los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo, en tanto se hallen libres de la imposición de derechos u otros cargos no estarán sujetos a ninguna prohibición o restricción económica a la importación, exportación y tránsito que hubiera sido aplicable de otro modo a menos que tal prohibición o restricción se aplique a todas las empresas aéreas incluyendo las empresas aéreas nacionales, con respecto a artículos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

6. Las disposiciones de este Artículo no podrán ser interpretadas en el sentido de que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de reintegrar los derechos de aduana que ya han sido impuestos a los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

Artículo 6

Cambio de Aeronaves

1. Cada empresa aérea designada podrá en cualquier o en todos los vuelos en los servicios convenidos cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante o en cualquier punto a lo largo de las rutas especificadas, siempre que:

a) la aeronave usada más allá del punto de cambio de aeronave fuere programada en coincidencia con la aeronave entrante o saliente, según sea el caso;

b) en caso de cambio de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante y cuando más de una aeronave es explotada más allá del punto de cambio, no más de una de tales aeronaves pudiere ser de igual medida y ningune pudiere ser mayor que la aeronave utilizada en los sectores de tercera y cuarta libertades.

2. Para los fines de operciones de cambio de aeronaves, la empresa aérea designada podrá utilizar sus propios equipos y, sujeto a las regulaciones nacionales, equipos arrendados, y podrá operar conforme a acuerdos comerciales (v.g espacios bloqueados) con otra empresa aérea que opera hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante, según lo especificado en el párrafo referido a cambio de aeronaves en el Anexo a este Convenio.

3. La empresa aérea designada podrá utilizar diferentes o idénticos números de vuelo para los sectores en sus operaciones de cambio de aeronave.

Artículo 7

Competencia justa y Capacidad

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para participar en la transportación aérea internacional amparada por este Convenio.

2. Los servicios convenidos a ser explotados por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán como su primordial objetivo la acomodación de tráfico en la ruta entre los territorios de las Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse entre sí a fin de determinar las modalidades bajo las cuales las empresas aéreas designadas puedan explotar los servicios convenidos y especificar estas modalidades en el Anexo a este Convenio.
A este respecto cada Parte Contratante tomará en consideración los intereses de la otra Parte Contratante.

4. Cada Parte Contratante tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas o injustas que afecten de forma adversa la posición competitiva de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

Artículo 8

Tarifas

1. Las tarifas que la empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes aplique al transporte destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable, las características del servicio (tales como velocidad del avión y tipo de acomodación) y las tarifas de las otras empresas aéreas que explotan la misma ruta o parte de ella.

2. Las tarifas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo serán convenidas, siempre que sea posible, por las empresas aéreas designadas a través de los procedimientos para la determinación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Cuando esto no es posible las tarifas serán convenidas entre las empresas aéreas designadas. En cualquier caso las tarifas estarán sujetas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Las tarifas convenidas de conformidad con las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo serán sometidas a las Autoridades

Aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su implementación. Este plazo podrá ser reducido conforme al acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas.

4. Las tarifas podrán ser aprobadas expresamente; o, si ninguna de las Autoridades Aeronáuticas ha expresado su desaprobación en el término de treinta (30) días a partir de la fecha de presentación, de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, las mismas se considerarán aprobadas.

5. Si una tarifa no puede convenirse de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo o si, durante el período pertinente según el párrafo 4 de este Artículo, una Autoridad Aeronáutica notifica a la otra su desaprobación de cualquier tarifa convenida acorde con las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en determinar la tarifa mediante entendimiento mutuo.

6. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a acuerdo sobre una tarifa sometida a ellas de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo o sobre la determinación de una tarifa conforme al párrafo 5 de este Artículo, la controversia será solucionada de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 de este Convenio.

7. Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo continuarán en vigor hasta que se establezcan nuevas tarifas.

8. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes no podrán aplicar tarifas diferentes a aquellas que han sido aprobadas de conformidad con las disposiciones de este Artículo.

Artículo 9

Actividades Comerciales

1. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de boletos para la transportación aérea, así como otras facilidades requeridas para proporcionar la misma;

b) ocuparse directamente, y a discreción de la empresa en cuestión a través de sus agentes de la venta de transportación aérea en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. La empresa aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a su personal directivo, comercial, operacional y técnico según lo que requiera en función de brindar la transportación aérea.

3. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de la empresa aérea designada, ser satisfechos con su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañia o empresa aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Las actividades mencionadas serán llevadas a cabo de conformidad con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la otra Parte Contratante.

5. Ambas Partes Contratantes prescindirán de los requisitos de autorización de empleo al personal que cumpla con determinados deberes y preste servicios temporales, excepto en circunstancias especiales determinadas por las correspondientes autoridades nacionales.

Las visas u otros documentos similares, si se requiriesen, serán expedidos prontamente y libre de cargos a fin de no demorar la entrada al país del respectivo personal.

6. Ambas Partes Contratantes de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9 a la Convención, aceptarán eximir del requisito de visado, sin limite de tiempo, a las tripulaciones de las empresas, aéreas designadas que realicen vuelos a sus respectivos territorios.

Artículo 10

Horarios

1. La empresa aérea designada por cada Parte Contratante presentará a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación, con sesenta (60) días de antelación, el horario de los servicios propuestos, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, configuración y número de asientos disponibles para el público. Cualquier cambio sostenido en el horario será también sometido a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

2. Las solicitudes de permisos para la explotación de vuelos adicionales podrán ser sometidas por la empresa aérea designada para su aprobación, directamente a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Artículo 11

Aplicación de Leyes, Regulaciones y Procedimientos

1. Las leyes, regulaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativas a la entrada en o a la salida desde su

territorio de la aeronave ocupada en servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de tales aeronaves, serán cumplidas por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a la entrada en, y hasta e incluyendo la salida de dicho territorio.

2. Directamente o en nombre de las tripulaciones, pasajeros, carga o correo transportados por la aeronave de la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se deberán cumplir las leyes, regulaciones y procedimientos de la otra Parte Contratante con relación a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, despacho, aduana y cuarentena, a la entrada y hasta la salida del territorio de dicha Parte Contratante inclusive.

3. Los pasajeros, los equipajes y la carga en tránsito directo sobre el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, sólo serán sometidos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

4. Los derechos y cargos aplicados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes a las operaciones de la empresa aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el uso de los aeropuertos y otras facilidades de aviación en el territorio de la primera Parte, no serán superiores a los aplicados a las operaciones de cualquier empresa aérea ocupada en operaciones similares.

5. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra empresa aérea sobre la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus regulaciones de aduana, inmigración, cuarentena y similares; o en el uso de aeropuertos, aerovías y servicio de tráfico aéreo y facilidades asociadas bajo su control.

Artículo 12

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes Contratantes serán, durante el periodo que estén en vigor, reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que tales certificados o licencias hayan sido expedidos en conformidad con las normas establecidas por la convención.

Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, para los vuelos sobre su propio territorio el derecho de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y las licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 13

Doble Imposición

1. Los ingresos y las ganancias provenientes de la explotación de las aeronaves en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

2. Las ganancias provenientes del traspaso de dominio de aeronaves explotadas en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

3. El capital representado por las aeronaves explotadas en tráfico internacional y por la porpiedad de bienes muebles pertenecientes a la explotación de tal aeronave estará sujeto a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

4. Lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo se aplicará también a los ingresos y las ganancias provenientes de la participación en un pool, en un negocio conjunto o en una agencia de operación internacional.

Artículo 14

Transferencia de Fondos

1. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes serán libres de transferir a sus respectivos territorios el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos en el territorio de la otra Parte Contratante. En tal transferencia neta estarán incluidos los ingresos por ventas realizadas directamente o a través de agentes de los servicios de transportación aérea y de los servicios auxiliares o suplementarios y el interés comercial bancario obtenido sobre tales ingresos mientras estén en depósito esperando ser transferidos.

2. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes recibirán dentro de un plazo máximo de treinta (30) días a partir de su solicitud la aprobación para dicha transferencia en moneda libremente convertible, a la tasa de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta.

Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán libres para efectuar dicha transferencia al recibo de la aprobación.

Artículo 15

Cooperación en materia de Seguridad

1. Las Partes Contratantes convienen en proporcionarse recíprocamente la ayuda necesaria con vistas a prevenir el secuestro ilegal de

aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

2. Cada Parte Contratante acuerda observar las disposiciones de seguridad no discriminatorias y generalmente aplicables, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, y tomar las medidas adecuadas para inspeccionar a los pasajeros y sus equipajes de mano. Cada Parte Contratante, además, considerará con benevolencia cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para la aplicación de medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros frente a una amenaza en particular.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aplicables establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Si una Parte Contratante se apartara de tales disposiciones, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas con esa Parte Contratante. A menos que de otra forma se acuerde por las Partes Contratantes, tales consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibo de dicha solicitud. La falta de un acuerdo satisfactorio podrá constituir la base para la aplicación del Artículo 18 de este Convenio.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de cualquier Acuerdo Internacional referido a la seguridad de la aviación, en tanto las Partes Contratantes sean ambas Partes de estos Acuerdos.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilegal de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación, las Partes Contratantes se asistirán recíprocamente facilitando las comunicaciones destinadas a terminar con rapidez y seguridad tales incidentes o amenazas.

Artículo 16

Sistemas de Reservación por Computadora

1. El Sistema de Reservación por Computadora (SRC) significa un sistema computarizado que contiene información sobre programación de las empresas aéreas, disponibilidad de asientos, tarifas, y servicios relacionados a través del cual se pueden efectuar las reservaciones y/o expedir los boletos y que posibilita estas facilidades a los agentes de viaje.

2. Las Partes Contratantes acuerdan que:

a) el interés de los usuarios de la transportación aérea será protegido del uso indebido de dicha información incluyendo una presentación desorientadora;

b) la empresa aérea designada de une Parte Contratante y sus agentes tendrán libre y no discriminatorio acceso y uso de los SRC en el territorio de la otra Parte Contratante;

c) a este respecto el Código de Conducta de los SRC adoptado por la Comunidad Económica Europea prevalecerá en el territorio de la misma. En el territorio de la otra Parte Contratante prevalecerá la legislación nacional.

De no existir legislación nacional al respecto, se aplicará el Código de Conducta SRC de la Organización de Aviación Civil Internacional. En espera de la adopción de este Código de Conducta por la Asamblea de dicha Organización, los lineamientos vigentes de la misma sobre SRC se aplicarán en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Una Parte Contratante garantizará, en su propio territorio, el acceso libre e inalterado al SRC escogido como su sistema primario por el transportista designado por la otra Parte Contratante. Ninguna Parte Contratante impondrá o permitirá que sean impuestos en su propio territorio al SRC del transportista designado de la otra Parte Contratante requerimientos más estrictos que los impuestos al SRC de su propio transportista designado, como con respecto a:

a) la operación y venta de los servicios de SRC incluyendo la pantalla del SRC y las reglas de edición y;

b) el acceso y uso de las facilidades de comunicaciones, selección y uso de hardware y software técnicos o la instalación de hardware.

Artículo 17

Consultas

1. En un espiritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente, de tiempo en tiempo, con vistas a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Convenio y cuando sea necesaria su modificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar una consulta, a celebrar a través de conversaciones o por correspondencia, que tendrá lugar dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibida la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes convengan en una prolongación o reducción de dicho período.

Artículo 18

Solución de Controversias

1. Si surge alguna controversia relativa a la interpretación o la aplicación de este Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de ambas

Partes Contratantes se esforzarán, en primera instancia, por resolver la misma mediante negociación. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo la controversia será remitida, a través de los canales diplomáticos, a las Partes Contratantes para negociaciones entre las mismas.

2. Si las Partes Contratantes no llegasen a un acuerdo mediante negociación según lo esta lecido en el párrafo 1, la controversia podrá, a solicitud de cualquier Parte Contratante someterse a la decisión de un tribunal de tres arbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero determinado por los dos árbitros seleccionados, a condición de que dicho tercer árbitro no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota diplomática de la otra Parte solicitando arbitraje para la controversia, y el tercer árbitro será determinado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes deja de designar su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días, o si el tercer árbitro no es determinado dentro del período indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación de un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión amparada por el párrafo 2 de este Artículo.

Artículo 19

Modificación

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición de este Convenio, podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 17 de este Convenio; tal modificación, si fuere convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor dos meses después de la fecha en la cual las Partes Contratantes se hayan informado reciprocamente, por escrito, que han completado sus trámites constituticionales.

2. Cualquier enmienda del Anexo al presente Convenio será convenida, por escrito, entre las Autoridades Aeronáuticas y tendrá efecto en la fecha que sea determinada por dichas Autoridades.

Artículo 20

Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

1. Las disposiciones de la convención serán aplicadas a este Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, concerniente a cualquier asunto amparado por este Convenio, entra en vigor, las disposiciones pertinentes de este Acuerdo reemplazarán las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

Artículo 21

Aplicabilidad

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Convenio se aplicará solamente al Reino en Europa.

Artículo 22

Terminación

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso a través de los canales dilomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; dicho aviso será comunicado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

En tal caso el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha del recibo del aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de denuncia sea retirado de común acuerdo antes de la expiración de este período.

En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso se estimará como recibido a los catorce (14) días después de recibido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23

Registro en la OACI

Este Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24

Entrada en Vigor

El presente Convenio se aplicación provisionalmente desde la fecha de su firma y definitivamente dos (2) meses después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, a través de los canales diplomáticos, que han completado los trámites constitucionales requeridos para darle efectividad a este Convenio.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Convenio.

DADO en duplicado en La Haya, el dia 3 del mes febrero de 1993, en los idiomas neerlandés, español e Inglés, siendo cada versión igualmente auténtica. En el caso de cualquier inconsistencia prevalecerá la versión en Inglés.

Por el Gobierno del Reino de los Paises Bajos

P. H. KOOIJMANS

Por el Gobierno de la República de Cuba

M. GUZMAN PASCUAL

Anexo

Cuadro de Rutas

A. 1. Puntos a ser servidos en ambas direcciones por la empresa aérea designada por el Reino de los Países Bajos:
Puntos en los Paises Bajos-puntos intermedios-Habana-Guatemala, San Salvador y Tegucigalpa.

2. Puntos a ser servidos en ambas direcciones por la empresa aérea designada por la República de Cuba:
Puntos en Cuba-puntos intermedios-Amsterdam-Copenhague, Estocolmo, Helsinki y Moscú.

B. 1. Cualquier punto o puntos en la ruta especificada podrán ser omitidos en cualquiera o en todos los vuelos.

2. Los puntos en la ruta especificada podrán ser servidos en cualquier orden.

3. La empresa aérea designada de una Parte Contratante podrá ejercer derechos de tráfico entre todos los puntos incluidos en el cuadro de rutas según el acápite A y el territorio de la otra Parte Contratante. Sin embargo el derecho a ejercer tales derechos de tráfico de quinta libertad por una empresa aérea designada de una Parte Contratante será válido durante un año a partir de la fecha del comienzo de su operación en cada sector respectivo de quinta libertad.
El anterior periodo de validez de un año se extenderá automáticamente a su fecha de vencimiento por un período de un año y también por períodos subsiguientes de un año, a menos que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante infor-

men, antes de los tres meses previos al vencimiento de cada período anual, que no se extiende la validez del antes mencionado derecho.

4. La empresa aérea designada de una Parte Contratante podrá extender sus operaciones a cualquier otro punto o puntos no incluídos en al cuadro de rutas. No obstante el ejercicio de los derechos de tráfico entre esos otros puntos y el territorio de la otra Parte Contratante esterán sujetos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

5. Con referencia al Artículo 6, párrafo 2 del Convenio las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes acuerdan que la empresa aérea designada del Reino de los Países Bajos será autorizada a cambiar de aeronave, en lo que se refiere a acuerdos comerciales (v.g. espacios bloqueados) según lo mencionado en el Artículo 6, a través de un acuerdo comercial con las empresas aéreas designadas de las Antillas Holandesas o Aruba en cualquiera de los siguientes puntos:
- puntos en las Antillas Holandesas.
- puntos en Aruba.

C. 1. Cada empresa aérea designada tendrá el derecho a explotar en las rutas especificadas siete frecuencias semanales de ida y vuelta con cualquier tipo de aeronave con cualquier configuración.

2. No obstante, a partir de la fecha de la firma de este Convenio no se podrán implementar más de dos servicios semanales.
Dos años después del comienzo de la explotación por la empresa aérea designada de cualquier Parte Contratante y además, después de cada perioido subsiguiente de dos años, ambas empresas aéreas designadas tendrán el derecho a incluir un servicio semanal de ida y vuelta adicional en la entonces vigente autorización, conforme a este párrafo, hasta tanto se alcance el número máximo mencionado en el anterior párrafo C 1.

3. La capacidad semanal máxima de asientos vendibles para la ruta entre los territorios de las Partes Contratantes será igual al número de servicios semanales de ida y vuelta autorizados mencionados en el anterior párrafo C 2, multiplicado por 300.

4. Los servicios adicionales a los anteriores estarán sujetos y condicionados a consultas entre las empresas aéreas designadas y a la aprobación por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

5. Si las empresas aéreas designadas no logran llegar a acuerdo en el caso a que se refiere el anterior párrafo C 4, cada empresa

aérea designada podré requerir de sus Autoridades Aeronáuticas que soliciten consultas según el Artículo 17 del Convenio de Servicios Aereos.
Las Autoridades Aeronáuticas podrá, en tal caso decidir sobre la implementación de los servicios adicionales.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE CUBA RELATIF AUX SERVICS AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Cuba, 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 progrès de l'aviation civile internationale;

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne :

Dans le cas de la République de Cuba, le Président de l'Institut de l'aéronautique civile;

Dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des travaux publics;

Ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions actuellement exercées par ledit Président ou ledit Ministre;

b) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut également toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention, aux termes des articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme "tarif" s'entend de toute somme payée ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale, pour le transport aérien de passagers et de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion du courrier, y compris :

i) Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif;

ii) Le coût et les conditions rattachés aux services auxiliaires offerts par les entreprises de transport aérien ou en leur nom;

e) Le terme "territoire" désigne, pour chaque Partie contractante, les zones terrestres et leurs eaux territoriales adjacentes relevant de la souveraineté desdites Parties contractantes;

f) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention;

g) Les expressions "services convenus" et "route indiquée" désignent le service aérien international conformément à l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la section appropriée de l'annexe au présent Accord, respectivement;

h) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord de l'aéronef en cours de vol, ainsi que des provisions de commissariat;

i) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'annexe établie aux fins de son application et de tout amendement à l'Accord ou à l'annexe.

Article 2. Octroi des droits

1. À moins qu'il ne soit autrement précisé dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'y faire escale en des points indiqués à l'annexe pour la route concernée aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées et de remplacer par une autre entreprise une entreprise désignée antérieurement.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que ses tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, si

elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie, ou les deux.

Article 4. Révocation et suspension d'autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de refuser une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans le cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

b) Dans le cas où ladite entreprise ne conforme pas, d'une autre manière, son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord; ou

c) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par ses ressortissants ou les deux; ou

d) Lorsque l'entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises en vertu des lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement conformément à la Convention;

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débuteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 5. Droits, douanes et redevances

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, à l'arrivée, au départ ou au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres droits analogues imposés à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cela s'applique également aux marchandises susmentionnées utilisées à bord de l'aéronef au cours du survol du territoire de la dernière Partie contractante. Cette exonération ne s'applique pas aux redevances à acquitter pour des services aéroportuaires et aéronautiques.

2. Le carburant, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal, importés temporairement dans le territoire de l'une des Parties contractantes, destinés à être installés immédiatement ou après entreposage ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou jusqu'à ce qu'ils soient réexportés du territoire de la première Partie contractante, sont

exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Le carburant et les lubrifiants pris à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute autre taxe spéciale de consommation, sous réserve du respect de la réglementation douanière.

4. Chaque Partie contractante peut garder sous surveillance ou contrôle douanier les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. Dans la mesure où aucun autre droit ou taxe ne frappe les biens visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdits biens ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction d'ordre économique qui pourrait par ailleurs s'appliquer en ce qui concerne leur importation, exportation ou transit, sauf si l'interdiction ou la restriction s'applique à toutes les entreprises de transport aérien, y compris les entreprises nationales, en ce qui touche les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

6. Les dispositions du présent article ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient déjà été perçus sur les articles en question.

Article 6. Changement d'aéronef

1. Chacune des entreprises de transport aérien désignées peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols relevant des services convenus, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en un point quelconque le long des routes indiquées, à condition que :

a) L'horaire de l'aéronef utilisé au-delà du point de substitution coïncide avec celui de l'aéronef quittant le territoire ou y arrivant selon le cas;

b) Dans le cas de substitution d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante, et lorsque plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de substitution, un de ces appareils au plus soit de la même taille et qu'aucun ne soit plus grand que l'aéronef utilisé sur le secteur des troisième et quatrième libertés.

2. Pour procéder à la substitution, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement en location. Elle peut également collaborer dans le cadre d'accords commerciaux (par exemple réservation de capacité) avec une autre entreprise de transport aérien exploitant à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante tel que visé au paragraphe se rapportant à la substitution d'aéronef dans l'annexe au présent Accord.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à son changement d'exploitation.

Article 7. Compétition loyale et capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes doivent être à même d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Le principal objectif des services convenus exploités par les entreprises désignées des Parties contractantes consiste à assurer les accommodements nécessaires au trafic entre les territoires des Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter mutuellement afin de déterminer les modalités en vertu desquelles les entreprises de transport aérien désignées peuvent exploiter les services convenus et préciser ces modalités dans l'annexe au présent Accord. À cet égard, chaque Partie contractante prend en considération les intérêts de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 8. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à un niveau raisonnable qui tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse de l'aéronef et le type de prestations) et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien qui exploitent le même itinéraire ou une portion de celui-ci.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés, dans la mesure du possible, par les entreprises de transport aérien désignées en ayant recours à la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont convenus entre les entreprises de transport aérien désignées. Dans tous les cas, les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs convenus conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes quarante-cinq (45) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai peut être réduit avec le consentement des autorités aéronautiques.

4. L'approbation des tarifs peut être donnée expressément; dans le cas contraire, si aucune des autorités aéronautiques ne fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés approuvés.

5. Lorsqu'un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, ou que, pendant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son opposition au tarif établi conformé-

ment aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 9. Exploitation commerciale

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées :

a) À établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien;

b) À vendre sur ce même territoire, soit directement, soit à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, d'exploitation et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Les besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y exploiter les services en question.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Les deux Parties contractantes dispensent de l'obligation d'obtenir des permis de travail le personnel exerçant des services ou des fonetions temporaires sauf en cas de situations particulières définies par les autorités nationales concernées. Les visas et autres documents similaires, si nécessaires, sont délivrés rapidement et sans frais, de façon à ne pas retarder l'entrée dans l'État du personnel concerné.

6. Les deux Parties, conformément aux recommandations de l'annexe 9 de la Convention, acceptent de dispenser sans délai les visas requis aux membres d'équipage des entreprises de transport aérien désignées voyageant à destination des territoires respectifs.

Article 10. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, soix-

ante (60) jours avant la mise en exploitation de ses services, les horaires, leur fréquence, le type d'aéronef utilisé, ainsi que la structure et le nombre de sièges mis à la disposition du public. Toute modification apportée à la fréquence et à la planification des services exploités par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée soumet pour approbation sa demande d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 11. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de ladite Partie contractante et pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances applicables dans le territoire de l'une des Parties contractantes aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante aux fins d'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de la première Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont applicables aux activités de toute autre entreprise de transport aérien assurant des services similaires.

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

Article 12. Reconnaissance des certificats et permis

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

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 13. Double imposition

1. Les recettes et bénéfices d'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'aéronefs qui sont exploités en trafic international ne sont imposables que dans l'État où le siège effectif de l'entreprise de transport aérien est situé.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en service aérien international, ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs, ne sont imposables que dans l'État où le siège effectif de l'entreprise de transport aérien est situé.

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

Article 14. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de transférer dans leur territoire national tout excédent de leurs recettes sur leurs dépenses. Sont inclus dans ces transferts nets le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts bancaires commerciaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent l'agrément relatif à ces transferts au plus tard dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la demande à cet effet en monnaie librement convertible au taux de change officiel pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente. Les entreprises de transport aérien des Parties eontractantes sont libres de procéder au transfert proprement dit dès réception de l'agrément.

Article 15. Coopération en matière de sécurité

1. Les Parties contractantes convicnnent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, des aéroports ou d'autres installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement applicables, exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, chaque Partie contractante accueille avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures

spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsqu'une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer une demande de consultations. À moins que les Parties n'en conviennent autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. À défaut d'une entente satisfaisante, l'application de l'article 18 du présent Accord pourrait s'imposer.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de tous accords internationaux relatifs à la sécurité aérienne, dans la mesure où les Parties contractantes sont toutes deux Parties à ces accords.

5. En cas d'incident, de menace d'incident, de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite compromettant la sécurité d'un aéronef, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

Article 16. Système informatisé de réservation

1. Un système informatisé de réservation (SIR) s'entend d'un système informatisé qui contient des renseignements sur les horaires des entreprises de transport aérien, le nombre de sièges disponibles, les tarifs et les services connexes et grâce auquel les réservations peuvent être faites et/ou les billets émis et qui met à la disposition des agences de voyage la totalité ou une partie de ces moyens.

2. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé de toute utilisation abusive de ces renseignements, notamment de toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système de SIR et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Dans ce cas, le Code de conduite sur les SIR adopté par la Communauté économique européenne prévaudra sur le territoire de la Communauté économique européenne. La législation nationale sera applicable sur le territoire de l'autre Partie contractante.

En l'absence de législation nationale, le Code de conduite OACI sur les SIR sera applicable. En attendant l'adoption dudit Code de conduite OACI par l'Assemblée de l'OACI, les lignes directrices de l'OACI concernant les SIR seront applicables sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Une Partie contractante garantit au SIR choisi comme son système principal par le transporteur désigné de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes, sur son territoire, n'imposera ou ne permettra que soient imposées sur le SIR du transporteur désigné de l'autre Partie contractante des obli-

gations plus rigoureuses que celles imposées sur le SIR de son propre transporteur en ce qui eoncerne :

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

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

Article 17. Consultation

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et, si nécessaire, en vue d'apporter des modifications auxdites dispositions.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander la tenue de consultations qui peuvent avoir lieu oralement ou par correspondance. De telles consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend est soumis à la décision des Parties contractantes par la voie diplomatique.

2. Lorsque les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation tel que prévu au paragraphe 1, le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que le troisième arbitre n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en vertu du paragraphe 2 du présent article.

Article 19. Modification

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations conformément à l'article 17 du

présent Accord; toute modification ainsi convenue entre les Parties contractantes prend effet dans les deux mois suivant la date à compter de laquelle les Parties contractantes se sont notifié mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs obligations légales.

2. Toute modification de l'annexe au présent Accord fait l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date à déterminer par lesdites autorités.

Article 20. Applicabilité des accords multilatéraux

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

2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord multilatéral concernant un point qui fait l'objet du présent Accord et accepté par les deux Parties, les dispositions pertinentes dudit accord l'emportent sur les dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 21. Applicabilité

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire en Europe.

Article 22. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, de sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de la signature et entrera en vigueur définitivement deux (2) mois après la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par un échange de notes diplomatiques que leurs obligations légales nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à La Haye, le 3 février 1993, en langues espagnole, néerlandaise et anglaise, chacun des textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

P. H. KOOIJMANS

Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

M. GUZMAN PASCUAL

ANNEXE

Tableau des routes

A. 1. Points desservis dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées de la République de Cuba :

Point à Cuba - Points intermédiaires - Amsterdam - Copenhague, Stockholm, Helsinki et Moscou

2. Points desservis dans les deux directions par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas :

Points aux Pays-Bas - Points intermédiaires - la Havane - Guatemala, San Salvador et Tegucigalpa

B. 1. Un point quelconque ou plusieurs points sur les routes indiquées peuvent être omis sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

2. Plusieurs points sur les routes indiquées peuvent être desservis dans tous les sens.

3. L'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante est autorisée à exercer des droits de trafic entre tous les points indiqués dans son tableau des routes au titre du paragraphe A et le territoire de l'autre Partie contractante. Toutefois, le droit d'exercer ces droits de trafic de cinquième liberté par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante est valable pour une durée d'un an à compter de la date d'entrée en service de son exploitation sur chaque secteur respectif de cinquième liberté.

La période de validité susmentionnée d'une année est automatiquement prolongée d'une année à son arrivée à expiration, puis de périodes subséquentes d'une année, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne notifient moyennant un préavis de trois mois avant l'expiration de chacune des périodes leur intention de ne pas prolonger la validité du droit susmentionné.

4. L'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante peut exploiter tout autre point ou plusieurs points qui ne sont pas indiqués dans le tableau des routes mais l'exercice des droits de trafic entre lesdits autres points et le territoire de l'autre Partie contractante seront assujettis à l'approbation des autorités aéronautiques de ladite autre Partie contractante.

5. S'agissant du paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes conviennent que l'entreprise de transport aérien du Royaume des Pays-Bas soit autorisée à changer d'aéronef dans la mesure où il s'agit d'un accord commercial (réservation de capacité) tel que visé à l'article 6, par le biais d'un accord commercial avec les entreprises de transport aérien désignées des Antilles néerlandaises ou Aruba en un point quelconque des points suivants :

- Points aux Antilles néerlandaises;

- Points à Aruba.

C. 1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut exploiter sur les routes indiquées sept services de retour hebdomadaires quel que soit le type d'aéronef et de configuration.

2. Toutefois, un maximum de deux services hebdomadaires peuvent être mis en place à partir de la date de signature du présent Accord. Deux ans après la date d'entrée en service de l'exploitation par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes et, par la suite, après chacune des périodes subséquentes de deux ans, les deux entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à ajouter un service de retour hebdomadaire supplémentaire au droit existant déjà au titre du présent paragraphe jusqu'à concurrence du nombre maximum visé au paragraphe C1 ci-dessus.

3. La capacité maximale de sièges hebdomadaires vendus pour la route entre les territoires des Parties contractantes est égale au nombre de services de retour hebdomadaires autorisé prévu au paragraphe C2 ci-dessus multiplié par 300.

4. Les services supplémentaires à ceux mentionnés ci-dessus sont soumis et conditionnels à des consultations entre les entreprises de transport aérien désignées et ils sont approuvés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Lorsque les entreprises de transport aérien ne parviennent pas à un accord dans le cas visé au titre du paragraphe C4 ci-dessus, chaque entreprise de transport aérien peut prier ses autorités aéronautiques de demander la tenue de consultations au titre de l'article 17 de l'Accord relatif aux services aériens.

Les autorités aéronautiques peuvent, dans ce cas, décider de la mise en place de services supplémentaires.

No. 40027

International Development Association
and
Sri Lanka

Development Grant Agreement (National HIV/AIDS Prevention Project) between tbe Democratic Socialist Republic of Sri Lanka and tbe International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended througb 6 October 1999). Colombo, I3 February 2003

Entry into force: *24 March 2003 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with tbe Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 4 March 2004*

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

Association internationale de développement
et
Sri Lanka

Accord de don pour le développement (Projet national de prévention du VIH/SIDA) entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions géuérales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Colombo, 13 février 2003

Entrée en vigueur : *24 mars 2003 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 4 mars 2004*

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

No. 40028

International Development Association
and
Lao People's Democratic Republic

Development Credit Agreement (Second Land Titling Project) between the Lao People's Democratic Republic and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicahle to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Vientiane, 4 September 2003

Entry into force: *3 February 2004 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with tbe Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 4 March 2004*

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

Association internationale de développement
et
République démocratique populaire lao

Accord de crédit de développement (Deuxième projet pour la délivrance de titres de propriété) entre la République démocratique populaire lao et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Vientiane, 4 septembre 2003

Entrée en vigueur : *3 février 2004 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 4 mars 2004*

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

No. 40029

International Development Association
and
Mongolia

Development Credit Agreement (Economic Capacity Building Technical Assistance Project) between Mongolia and the International Development Association (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985, as amended through 6 October 1999). Dubai, 23 September 2003

Entry into forcc: *12 February 2004 by notification*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *International Development Association, 4 March 2004*

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

Association internationale de développement
et
Mongolie

Accord de crédit de dévcloppement (Projet d'assistauce technique pour le renforcement des capacités économiques) entre la Mongolie et l'Association internationale de développement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985, telles qu'amendées au 6 octobre 1999). Duhaï, 23 septembre 2003

Entrée en vigueur : *12 février 2004 par notification*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Association internationale de développement, 4 mars 2004*

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

No. 40030

Netherlands
and
Armenia

Agreement between the Government of the Kingdom of tbe Netherlands and the Government of the Republic of Armenia on air services (with annex). Yerevan, 26 November 1999

Entry into force: *1 July 2002 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Armenian, Dutch and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

Pays-Bas
et
Arménie

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Arménie (avec annexe). Yerevan, 26 novembre 1999

Entrée en vigueur : *1er juillet 2002 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *arménien, néerlandais et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

[ARMENIAN TEXT — TEXTE ARMÉNIEN]

ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ

ՆԻԳԵՐԻԱՆԴԵՆԵՐԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ԵՎ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ

ՄԻՋԵՎ

ՕԴԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ

Նիգերիանդերի թագավորությունի կառավարությունը և Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը,

լինելով 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում ստորագրված հատար բաց «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիայի կողմեր,

ձգտելով նպաստել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի զարգացմանը,

ձգտելով կնքել համաձայնագիր իրենց համապատասխան տարածքների միջև և տարածքներից դուրս՝ օդային հաղորդակցություններ հաստատելու նպատակով,

համաձայնեցին հետևյալի մասին.

ՀՈԴՎԱԾ 1

Սահմանումներ

Սույն Համաձայնագրի և նրա Հավելվածի նպատակով, եթե ենթատեքստը այլ բան չի պահանջում.

(ա) «Կոնվենցիա» տերմինը նշանակում է «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիան, որը ստորագրված հատար բաց է 1944թ. դեկտեմբերի 7-ին, ներառյալ վերջինիս ցանկացած հավելված, որ ընդունվել է Կոնվենցիայի 90 հոդվածի համաձայն, ինչպես նաև հավելվածների կամ Կոնվենցիայի ցանկացած փոփոխություն, որ կատարվել է Կոնվենցիայի 90 և 94 հոդվածների համաձայն, այնքանով, որքանով այդ հավելվածները ու փոփոխությունները ուժի մեջ են մտել կամ վավերացվել են երկու Պայմանավորվող Կողմերի կողմից,

բ) «ավիացիոն իշխանություններ» տերմինը նշանակում է.

Նիդերլանդների Թագավորության համար՝ Տրանսպորտի, հասարակական աշխատանքների և ջրերի կառավարման նախարարը,
Հայաստանի Հանրապետության համար՝ Հայաստանի Հանրապետության Քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչությունը, կամ երկու դեպքում էլ՝ ցանկացած մարմին կամ անձ, որը լիազորված է իրականացնելու վերոհիշյալ իշխանությունների կողմից ներկայումս իրականացվող գործառույթները,

գ) «նշանակված ավիաընկերություն» տերմինը նշանակում է ավիաընկերություն, որը նշանակված և լիազորված է սույն Համաձայնագրի 4 հոդվածի համաձայն,

դ) «տարածք» տերմինը պետության առնչությամբ ունի այն իմաստը, որը նրան տրված է Կոնվենցիայի 2 հոդվածով,

ե) «օդային հաղորդակցություն», «միջազգային օդային հաղորդակցություն», «ավիաընկերություն» և «կանգառ ոչ առևտրային նպատակներով» տերմինները ունեն այն իմաստները, որոնք նրանց համապատասխանաբար տրված են Կոնվենցիայի 96 հոդվածով,

զ) «համաձայնեցված հաղորդակցություն» և «սահմանված երթուղի» տերմինները նշանակում են համապատասխանաբար միջազգային օդային հաղորդակցություն՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի 2 հոդվածի, և սույն Համաձայնագրի Հավելվածի սահմանված երթուղին,

է) «պաշարներ» տերմինը նշանակում է սպառման համար նախատեսված ապրանքների առարկաներ՝ թռիչքի ժամանակ օգտագործվում օգտագործման կամ վաճառքի համար, ներառյալ տնտեսա-պարենային պաշարները,

ը) «համաձայնագիր» տերմինը նշանակում է սույն Համաձայնագիրը, նրա Հավելվածը՝ կնքված վերջինիս կիրառման նպատակով, և Համաձայնագրի կամ Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն,

թ) «սակագին» տերմինը նշանակում է ավիաընկերությունների կողմից ուղղակիորեն կամ իրենց գործակալների միջոցով անձից կամ կազմակերպությունից ուղևորների (և նրանց ուղեբեռների) և բեռի (բացառությամբ փոստի) փոխադրման համար գանձվող կամ գանձվելիք ցանկացած գումար, ներառյալ՝

1. սակագնի մատչելիությունը և կիրառելիությունը կարգավորող պայմանները, և

2. փոխադրման ժամանակ ավիաընկերության կողմից առաջարկվող օժանդակ ծառայությունների գները և պայմանները,

ժ) «օդանավի փոխարինում» տերմինը նշանակում է համաձայնեցված հաղորդակցության շահագործումը նշանակված ավիաընկերության կողմից

այնպիսի ձևով, որ երթուղու մեկ կամ մի քանի հատվածները շահագործվեն տարբեր տարողության օդանավերով,

ի) «համակարգչային ռեզերվացիոն համակարգ» (ՀՌՀ) տերմինը նշանակում է համակարգչային համակարգ, որը պարունակում է տեղեկություններ ավիաընկերության չվացուցակների, նստատեղերի առկայության, գների և հարակից ծառայությունների մասին և որի միջոցով կարելի է կատարել ռեզերվացիա և/կամ բաց թողնել տոմսեր և որը թվարկված ծառայությունները լրիվ կամ մասամբ մատչելի է դարձնում ճամփորդական գործակալների համար:

ՀՈԴՎԱԾ 2

Իրավունքների տրամադրում

1.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ մյուս Պայմանավորվող Կողմին տրամադրում է այդ Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային փոխադրումների իրականացման համար հետևյալ իրավունքները, եթե Հավելվածում այլ բան չի սահմանված.

ա) իր տարածքի վրայով առանց վայրէջքի թռիչք կատարելու իրավունք,

բ) իր տարածքում ոչ առևտրային նպատակներով կանգառներ կատարելու իրավունք, և

գ) սահմանված երթուղով ուղևորների, բեռների և փոստի (առանձին կամ համակցված) համաձայնեցված փոխադրում իրականացնելիս, իր տարածքում կանգառներ կատարելու իրավունք՝ ուղևորներին օդանավ վերցնելու և օդանավից իջեցնելու, ինչպես նաև բեռները և փոստը բեռնելու ու բեռնաթափելու նպատակով:

2.Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները չպետք է դիտվեն որպես մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը իրավունքի տրամադրում մասնակցելու մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի վայրերի միջև օդային հաղորդակցություն իրականացնելու նպատակով:

ՀՈԴՎԱԾ 3

Օդանավի փոխարինում

1.Նշանակած ավիաընկերություններից յուրաքանչյուրը կարող է համաձայնեցված հաղորդակցության ցանկացած կամ բոլոր չվերթների վրա իր ընտրությամբ փոխել օդանավը մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում կամ սահմանված երթուղու ցանկացած կետում, պայմանով, որ.

ա) փոխարինման կետից դուրս օգտագործված օդանավը պետք է պլանավորվի ժամանող կամ մեկնող օդանավին համապատասխան, որ դեպքը որ լինի,

բ) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում օդանավի փոխարինման դեպքում և երբ մեկից ավելի օդանավ է շահագործվում փոխարինման կետից դուրս, ոչ ավելի քան մեկ այդպիսի օդանավ կարող է լինել համապատասխան չափի, և ոչ մեկը չպետք է լինի ավելի մեծ, քան երրորդ և չորրորդ ազատության հատվածների վրա օգտագործվող օդանավը:

2.Օդանավի շահագործման փոփոխության դեպքում, նշանակած ավիաընկերությունը կարող է օգտագործել իր սեփական սարքավորումները և, ազգային կանոնների համաձայն, վարձակալել սարքավորումներ, և կարող է շահագործել այն մեկ այլ ավիաընկերության հետ կոմերցիոն համաձայնությամբ:

3.Նշանակած ավիաընկերությունը կարող է օգտագործել տարբեր կամ նույն չվերթների համարներ՝ օդանավի շահագործման իր փոփոխված հատվածների համար:

ՀՈԴՎԱԾ 4

Նշանակում և լիազորում

1.Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը իրավունք ունի դիվանագիտական ուղիներով մյուս Պայմանավորվող Կողմին՝ գրավոր ծանուցմամբ նշանակել մեկ ավիաընկերություն, Հավելվածում սահմանված երթուղիներով համաձայնեցված օդային հաղորդակցություն իրականացնելու նպատակով, և փոխարինել նախկինում նշանակած ավիաընկերությունը մեկ այլ ավիաընկերությամբ:

2.Նման ծանուցում ստանալու դեպքում, յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է անհապաղ տրամադրի մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը շահագործման համար անհրաժեշտ լիազորություններ՝ սույն հոդվածի դրույթների համաձայն:

3.Սույն հոդվածի 2-րդ կետով նախատեսված շահագործման լիազորություն ստանալուց հետո, նշանակած ավիաընկերությունը կարող է ցանկացած ժամանակ սկսել համաձայնեցված հաղորդակցության իրականացումը, մասամբ կամ ամբողջովին, պայմանով, որ այն բավարարի սույն Համաձայնագրի դրույթների պահանջներին և որ նման փոխադրման համար կիրառվող սակագները սահմանվեն սույն Համաձայնագրի 6 հոդվածի դրույթների համաձայն:

4.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի հրաժարվել սույն հոդվածի 2-րդ կետում հիշատակվող շահագործման լիազորությունը տրամադրելուց կամ տրամադրել լիազորությունը այնպիսի պայմաններով, որ ան-

հրաժեշտ կիսամարվի նշանակած ավիաընկերության կողմից սույն Համաձայնագրի 2 հոդվածում նշված իրավունքների իրականացման կապակցությամբ, եթե նա համոզված չէ, որ ավիաընկերությանն նկատմամբ գույքային սեփականության իրավունքը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին, կամ էլ երկուսին:

ՀՈԴՎԱԾ 5

Լիազորության չեղյալ հայտարարումը կամ դադարեցումը

1.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ իրավունք ունի չեղյալ համարել մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը տրված 4 հոդվածում հիշատակված լիազորությունը կամ ժամանակավորապես դադարեցնել այդ լիազորությունը կամ պարտադրել պայմաններ՝

ա) եթե այդ Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների կարծիքով ավիաընկերությունը բավարար որակավորում չունի այդ Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների կողմից՝ Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն սովորաբար և խելամտորեն կիրառվող օրենքներին և կանոններին համապատասխան,

բ) եթե ավիաընկերությունը չի կատարում Պայմանավորվող Կողմի օրենքները և կանոնները,

գ) եթե նրանք համոզված չեն, որ այդ ավիաընկերության նկատմամբ գույքային սեփականության իրավունքը և արդյունավետ վերահսկողությունը պատկանում են այդ ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին կամ երկուսին էլ,

դ) եթե ավիաընկերությունը չի գործում սույն Համաձայնագրում նախատեսված պայմաններին համապատասխան:

2.Սույն հոդվածի 1-ին կետում թվարկված իրավունքները կկիրառվեն միայն մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների հետ խորհրդակցելուց հետո, եթե վերոհիշյալ օրենքների ու կանոնների հետագա խախտումների կանխման համար անհապաղ միջոցների ձեռնարկման անհրաժեշտություն չկա: Եթե այլ պայմանավորվածություն չկա Պայմանավորվող Կողմերի միջև, նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն խնդրանքի ստացման օրվանը հաջորդող հետագա վաթսուն (60) օրվա ընթացքում:

ՀՈԴՎԱԾ 6

Սակագներ

1.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների կողմից նրանց տարածքների միջև փոխադրումների համար գանձվելիք սակագները պետք է ստանան երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հավանությունը և պետք է սահմանվեն ընդունելի չափերով, որում պետք է պատշաճորեն հաշվի առնվեն բոլոր համապատասխան գործոնները, ներառյալ շահագործման ծախսերը, ընդունելի շահույթը և սահմանված երթուղու ցանկացած հատվածի վրա այլ ավիաընկերությունների կողմից կիրառվող սակագները:

2.Նշանակված ավիաընկերությունները հնարավորության դեպքում սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված սակագները պետք է համաձայնեցնեն սակագների սահմանման վերաբերյալ Միջազգային օդային տրանսպորտի ասոցիացիայի ընթացակարգերի կիրառմամբ: Երբ դա հնարավոր չէ, սակագները պետք է համաձայնեցվեն նշանակված ավիաընկերությունների միջև: Բոլոր դեպքերում սակագները պետք է ստանան երկու Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հավանությունը:

3.Նման ձևով համաձայնեցված բոլոր սակագները պետք է ներկայացվեն Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունների հաստատմանը՝ ծանուցումը ստանալուց առնվազն վաթսուն (60) օր առաջ, բացառությամբ, երբ նշված ավիացիոն իշխանությունները համաձայնվում են հատուկ դեպքերում կրճատել այդ ժամկետը:

4.Սակագների հաստատումը պետք է հստակ արտահայտված լինի, կամ էլ եթե ավիացիոն իշխանություններից ոչ մեկը չի արտահայտել իր անհամաձայնությունը սակագների ներկայացման օրվանից սկսած երեսուն (30) օրվա ընթացքում, սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն, ապա սակագները պետք է համարվեն հաստատված: Ներկայացման համար նախատեսված ժամանակահատվածի կրճատման դեպքում, ինչպես նախատեսված է 3-րդ կետով, ավիացիոն իշխանությունները կարող են համաձայնվել, որ այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում որևէ անհամաձայնություն կարող է հայտնվել, կկրճատվի համապատասխանաբար:

5.Եթե համաձայնություն ձեռք չի բերվում որևէ սակագնի վերաբերյալ սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն, կամ եթե սույն հոդվածի 4-րդ կետի համաձայն կիրառվող ժամանակահատվածի ընթացքում մի Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունները մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին ծանուցում են սույն հոդվածի 2-րդ կետին համապատասխան համաձայնեցված սակագների հետ իրենց անհամաձայնության մասին, Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ձգտեն սահմանել սակագինը փոխադարձ համաձայնությամբ:

6.Եթե ավիացիոն իշխանությունները համաձայնության չեն կարողանում գալ սույն հոդվածի 3-րդ կետի համաձայն իրենց ներկայացված սակագնի կամ սույն հոդվածի 5-րդ կետի համաձայն որևէ սակագնի սահմանման վերաբերյալ, ապա վեճը պետք է կարգավորվի սույն Համաձայնագրի 18 հոդվածի դրույթներին համապատասխան:

7.Սույն հոդվածի դրույթների համաձայն հաստատված սակագները պետք է ուժի մեջ մնան մինչև նոր սակագների հաստատումը:

8.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները չեն կարող գանձել սույն հոդվածի դրույթներին համապատասխան հաստատված սակագներից տարբերվող սակագներ:

ՀՈԴՎԱԾ 7

Առևտրային գործունեություն

1.Երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին թույլատրվում է՝

ա) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում բացել գրասենյակներ՝ օդային փոխադրումների և ավիատոմսերի վաճառքի համար, ինչպես նաև ունենալ օդային փոխադրումներով պայմանավորված այլ ստորաբաժանումներ,

բ) մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում ուղղակիորեն և ավիաընկերության հայեցողությամբ գործակալների միջոցով իրականացնել օդային փոխադրումների վաճառքը:

2.Մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությանը պետք է թույլատրվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք բերել և այնտեղ ունենալ իր ղեկավար, առևտրային, ծառայողական և տեխնիկական աշխատակազմը, որը կարող է պահանջվել օդային փոխադրումների ապահովման համար:

3.Վերոհիշյալ անձնակազմը կարող է համալրվել նշանակած ավիաընկերության ընտրությամբ իր իսկ անձնակազմով կամ նա կարող է օգտվել մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում գործող մեկ այլ կազմակերպության, ընկերության կամ ավիաընկերության ծառայություններից, որը լիազորված է նման ծառայություններ իրականացնել այդ Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

4.Վերոհիշյալ գործունեությունը պետք է իրականացվի մյուս Պայմանավորվող Կողմի օրենքներին և կանոններին համապատասխան:

ՀՈԴՎԱԾ 8

Արդար մրցակցություն

1.Երկու Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունների համար պետք է ստեղծվեն արդարացի և հավասար հնարավորություններ սույն Համաձայնագրով նախատեսված միջազգային օդային փոխադրումներին մասնակցելու համար:

2.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ միջոցները իր իրավասության շրջանակներում կանխելու համար խտրականության կամ անարդարացի մրցակցության բոլոր դրսևորումները, որոնք կարող են վնաս հասցնել մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերությունների մրցակցային դիրքերին:

ՀՈԴՎԱԾ 9

Չվացուցակ

1.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը պետք է քառասունհինգ (45) օր առաջ տեղեկացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին իր կողմից իրականացվելիք փոխադրումների չվացուցակի մասին, նշելով թռիչքների հաճախականությունը, օդանավի տեսակը, կոնֆիգուրացիան և տրամադրվելիք նստատեղերի քանակը:

2.Լրացուցիչ չվերթների շահագործման թույլտվության վերաբերյալ խնդրանքները կարող են նշանակված ավիաընկերության կողմից ներկայացվել ուղղակիորեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանություններին՝ հավանության համար:

ՀՈԴՎԱԾ 10

Հարկեր, մաքսատուրքեր և գանձումներ

1.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից միջազգային օդային հաղորդակցություններում շահագործվող օդանավը, ինչպես նաև դրանց կանոնավոր սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քսայուղերի պաշարները, օդանավի մեջ գտնվող պաշարները (ներառյալ սենդվիչները, ըմպելիքները և ծխախոտը), ինչպես նաև նման օդանավերի մեջ պահվող գովազդային և օժանդակ նյութերը մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածք ժամանելիս ազատվում են ամեն տեսակ մաքսատուր-

քերից, տեսչական վճարներից և նմանօրինակ ազգային կամ տեղական գանձումներից,պայմանով, որ այդ սարքավորումները և պաշարները մնան օդանավի մեջ՝ մինչև նրանց վերարտահանումը:

2.Մի Պայմանավորվող Կողմի տարածք մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից կամ վերջինիս անունից ներմուծված կամ այդ նշանակված ավիաընկերության կողմից շահագործվող օդանավով բարձած և միջազգային հաղորդակցության շահագործման ընթացքում միայն օդանավում օգտագործման համար նախատեսված կանոնավոր սարքավորումների, պահեստամասերի, վառելիքի և քսայուղերի պաշարների և օդանավի մեջ գտնվող պաշարների նկատմամբ չպետք է կիրառվեն ոչ մի տուրքեր և գանձումներ, ներառյալ առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մտցված մաքսատուրքերը և տեսչական վճարները, նույնիսկ երբ այդ պաշարները օգտագործվելու են այն Պայմանավորվող Կողմի տարածքով իրականացվող ուղևորության որոշ հատվածներում, որտեղ նրանք բարձվել են օդանավ:

Կարող է պահանջվել, որ վերը հիշատակված առարկաները գտնվեն մաքսային հսկողության ներքո:

Սույն կետի դրույթները չեն կարող մեկնաբանվել որպես Պայմանավորվող Կողմի պարտավորություն փոխհատուցել այն մաքսատուրքերը, որոնք արդեն իսկ հաշվարկված են վերը նշված առարկաների գներում:

3.Մի Պայմանավորվող Կողմի օդանավում գտնվող կանոնավոր սարքավորումները, պահեստամասերը, վառելիքի և քսայուղերի պաշարները, օդանավի պաշարները կարող են մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում բեռնաթափվել միայն այդ Պայմանավորվող Կողմի մաքսային ծառայությունների համաձայնությամբ, որոնք կարող են պահանջել, որ այդ նյութերը տեղադրվեն այդ ծառայությունների վերահսկողության ներքո՝ մինչև դրանց վերարտահանումը կամ այլ կերպ տնօրինումը՝ մաքսային կանոնների համապատասխան:

ՀՈԴՎԱԾ 11

Երկնակի հարկում

1.Միջազգային երթևեկության մեջ ներգրավված օդանավի շահագործումից ստացված եկամուտը և շահույթները ենթակա են հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ տեղակայված է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

2.Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավի օտարումից ստացված եկամուտները ենթակա են հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

3.Միջազգային երթևեկության մեջ շահագործվող օդանավով, ինչպես նաև այդ օդանավի շահագործմանը վերաբերող շարժական գույքով ներկայացրած կապիտալը ենթակա են հարկման միայն այն պետությունում, որտեղ գտնվում է ձեռնարկության ղեկավարությունը:

4.Սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները կիրառվում են նաև կապիտալների միավորմանը, համատեղ ձեռնարկատիրությանը կամ գործող միջազգային գործակալությունում մասնակցությունից ստացված եկամուտների և շահույթների նկատմամբ:

5.Եթե Պայմանավորվող Կողմերի միջև «Եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին» համաձայնագրով նախատեսվող ընթացակարգերը տարբերվում են սույն հոդվածի 1-ից 4-րդ կետերում նշվածներից, ապա պետք է կիրառվեն «Եկամուտների և գույքի կրկնակի հարկումից խուսափելու մասին» համաձայնագրի դրույթները:

ՀՈԴՎԱԾ 12

Դրամական միջոցների փոխանցում

1.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են ազատորեն վաճառել օդային փոխադրումների ծառայությունները երկու Պայմանավորվող Կողմերի տարածքներում ուղղակիորեն կամ գործակալի միջոցով՝ ցանկացած տարադրամով:

2.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները կարող են այն տարածքից, որտեղ կատարվել է վաճառքը ազատորեն իրենց տարածք փոխանցել եկամուտի ավելցուկը, որը ձեռք է բերվել վաճառքի տարածքում: Նման մաքուր փոխանցումները պետք է ներառեն ուղղակիորեն կամ գործակալների միջոցով կատարված օդային փոխադրումների ծառայությունների և օժանդակ ծառայությունների վաճառքից ստացված եկամուտները, ինչպես նաև դեպոզիտում գտնվող և փոխանցման ենթակա եկամուտների նորմալ կոմերցիոն տոկոսները:

3.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները պետք է նման փոխանցման համար հավանություն ստանան դիմումից առավելագույնը երեսուն (30) օրվա ընթացքում, ազատ փոխարկելի տարադրամով՝ վաճառքի օրը տեղական արժույթի փոխանակման համար գործող պաշտոնական ընթացակարգի համաձայն:

Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերությունները հավանություն ստանալու դեպքում, ազատորեն կարող են կատարել ընթացիկ փոխանցումը:

ՀՈԴՎԱԾ 13

Օրենքների, կանոնների և ընթացակարգերի կիրառում

1.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի օրենքները, կանոնները և ընթացակարգերը, որոնք վերաբերում են միջազգային օդային հաղորդակցության մեջ ներգրավված օդանավերի իրենց տարածք ժամանմանը կամ տարածքից մեկնմանը, կամ նման օդանավերի շահագործմանը և օդանավագնացությանը, պետք է կատարվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ վերոհիշյալ տարածք մուտքի և ելքի ժամանակ:

2.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի օրենքները, կանոնները և ընթացակարգերը, որոնք վերաբերում են ներգաղթին, անձնագրերին կամ այլ հաստատված ճամփորդական փաստաթղթերին, մուտքին, մաքսազերծմանը, մաքսատուրքերին և կարանտինին, պետք է կիրառվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից փոխադրվող օդանավերի անձնակազմերի, ուղևորների, բեռների և փոստի նկատմամբ՝ վերոհիշյալ Պայմանավորվող Կողմի տարածք մուտքի և ելքի ժամանակ:

3.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածքով ուղիղ տարանցմամբ փոխադրվող ուղևորները, ուղեբեռները և բեռները, որոնք չեն լքում օդանավակայանի այդ նպատակի համար հատկացված գոտին, պետք է ենթարկվեն ոչ ավելի քան պարզեցված հսկողության, բացառությամբ բռնության և օդահանության դեմ անվտանգության միջոցների: Ուղիղ տարանցմամբ անցնող ուղեբեռները և բեռները պետք է ազատվեն մաքսատուրքերից և նմանատիպ հարկերից:

4.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի տարածքում մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիաընկերության շահագործման նկատմամբ կիրառվող վճարումները և գները՝ առաջին Պայմանավորվող Կողմի տարածքում օդանավակայանների և այլ ավիացիոն սարքավորումների օգտագործման համար, չպետք է լինեն ավելի բարձր, քան նմանապիտ շահագործման մեջ ներգրավված այլ ավիաընկերությունների նկատմամբ կիրառվող վճարումները:

5.Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը չպետք է առավելություն տա այլ ավիաընկերությանը՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության նկատմամբ՝ կապված իր մաքսային, ներգաղթային, կարանտինային և նմանատիպ կանոնների կատարման, կամ իր ղեկավարման ներքո գտնվող օդանավակայանների, չվուղիների, օդային երթևեկության ծառայությունների և հարակից սարքավորումների օգտագործման հետ:

ՀՈԴՎԱԾ 14

Վկայականների և լիցենզիաների ճանաչում

Օդանավի թռիչքային պիտանելիության վկայականները, որակավորման վկայականները և լիցենզիաները, որոնք տրվել են կամ վավերական են ճա-

ճանաչվել Պայմանավորվող Կողմերից մեկի կողմից և դեռ ուժի մեջ են, պետք է վավերական ճանաչվեն մյուս Պայմանավորվող Կողմից՝ սահմանված երթուղիներով հատուկացնված հաղորդակցության շահագործման նպատակով, պայմանով, որ նման վկայականները կամ լիցենզիաները տրվել են կամ վավերական են ճանաչվել Կոնվենցիայով սահմանված չափանիշներին համապատասխան:

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ, սակայն, իրեն իրավունք է վերապահում հրաժարվել ճանաչելու մյուս Պայմանավորվող Կողմից իր քաղաքացիներին՝ իր տարածքով թռիչքներ իրականացնելու նպատակով տրված որակավորման վկայականները և լիցենզիաները:

ՀՈԴՎԱԾ 15

Ավիացիոն անվտանգություն

1.Պայմանավորվող Կողմերը համաձայնվում են անհրաժեշտության դեպքում միմյանց օգնություն ցուցաբերել՝ կանխելու համար օդանավերի անօրինական զավթումը և օդանավերի, օդանավակայանների և օդագնացային սարքավորումների անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական այլ գործողությունները, ինչպես նաև քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված ցանկացած այլ վտանգ:

2.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ համաձայնվում է պահպանել ոչ խորական և սովորաբար կիրառվող անվտանգության դրույթները, որոնք պահանջվում են մյուս Պայմանավորվող Կողմից նրա տարածք մուտքի համար, և ձեռնարկել համապատասխան միջոցներ ուղևորների և նրանց ուղեբեռների ստուգման համար: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է նաև անհրաժեշտ ուշադրության արժանացնի մյուս Պայմանավորվող Կողմի ցանկացած խնդրանքը՝ կոնկրետ սպառնալիքի դիմակայման նպատակով իր օդանավերի կամ ուղևորների նկատմամբ հատուկ անվտանգության միջոցներ ձեռնարկելու համար:

3.Պայմանավորվող Կողմերը պետք է գործեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից հաստատված ավիացիոն անվտանգության կիրառելի դրույթներին համապատասխան: Եթե Պայմանավորվող Կողմերից մեկը չի հետևում այդ դրույթներին, ապա մյուս Պայմանավորվող Կողմը կարող է պահանջել խորհրդակցություններ այդ Պայմանավորվող Կողմի հետ: Եթե Պայմանավորվող Կողմերի միջև այլ պայմանավորվածություն չկա, նման խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն վաթսուն (60) օրվա ընթացքում նման խնդրանքի ստացման օրվանից հաշված: Ընդհանուր համաձայնության չհասնելու դեպքում կարող է կիրառվել սույն Համաձայնագրի 18 հոդվածը:

4.Պայմանավորվող Կողմերը պետք է գործեն «Օդանավերում կատարվող հանցագործությունների և այլ գործողությունների մասին» 1963թ. սեպտեմբերի 14-ին Տոկիոյում ստորագրված Կոնվենցիայի, «Օդանավերի անօրինական զավթումը կանխելու մասին» 1970թ. դեկտեմբերի 16-ին Հաագայում ստորագրված Կոնվենցիայի և «Քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգության դեմ ուղղված անօրինական գործողությունների կանխարգելման մասին» 1971թ.

սեպտեմբերի 23-ին Մոնրեալում ստորագրված Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան այնքանով, որքանով այդ երկու Պայմանավորվող Կողմերն էլ հանդիսանում են այդ Կոնվենցիաների կողմեր:

5. Օդանավի անօրինական գավթմանը ուղղված որևէ միջադեպի կամ միջադեպի սպառնալիքի կամ օդանավի, օդանավակայանների և օդագնացության միջոցների անվտանգությանը դեմ ուղղված այլ անօրինական գործողությունների առկայության դեպքում, Պայմանավորվող Կողմերը պետք է միմյանց օգնություն ցուցաբերեն դյուրացնելով հաղորդակցությունը նման միջադեպի կամ նրա սպառնալիքի արագ ու անվտանգ վերացման համար:

ՀՈԴՎԱԾ 16

Համակարգչային ռեզերվացիոն համակարգ

1. Պայմանավորվող Կողմերը պայմանավորվում են, որ

ա) օդային փոխադրումների ծառայությունից օգտվողների շահերը պետք է պաշտպանվեն տեղեկատվության սխալ օգտագործումից, ներառյալ վերջինիս ապակողմնորոշող ներկայացումը,

բ) Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերությունը, ինչպես նաև ավիաընկերության գործակալները մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքում պետք է ունենան անսահմանափակ և առանց խտրականության մուտք դեպի ՀՌՀ-երը և նրանց օգտագործումը,

գ) այս առումով, ԵՏՀ-ի կողմից հաստատված ՀՌՀ-ի վարքագծի կանոնները կգերակայեն Նվիրելանդների տարածքում, որքան որ հայաստանի Հանրապետությունում կկիրառվեն գերակայելի վարքագծի կանոնները:

2.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ երաշխավորում է մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից ընտրված ՀՌՀ-ի իր ենթակա համակարգերի ազատ և անարգել մուտք իր տարածքում: Պայմանավորվող Կողմերից ոչ մեկը իր տարածքում չպետք է մյուս Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության ՀՌՀ-ին պարտադրի կամ բոլորովին պարտադրելու ավելի խիստ պահանջներ, քան այն պահանջները, որոնք պարտադրված են իր նշանակված ավիաընկերության ՀՌՀ-ին, ինչպես օրինակ՝

ա) ՀՌՀ-ի ծառայությունների շահագործման և վաճառքի, ներառյալ ՀՌՀ-ի գուգադրման և խմբագրման կանոնների, և

բ) հաղորդակցության միջոցների մատչելիության և օգտագործման, տեխնիկական սարքերի և ծրագրերի ընտրության և օգտագործման կամ սարքերի տեղադրման առնչությամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 17

Խորհրդակցություն և փոփոխություն

1.Սերտ համագործակցության ոգով Պայմանավորվող Կողմերի ավիացիոն իշխանությունները պետք է ժամանակ առ ժամանակ խորհրդակցեն միմյանց հետ, ապահովելու համար սույն Համաձայնագրի դրույթների պատշաճ իրականացումը և կատարումը:

2.Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է պահանջել խորհրդակցություններ սույն Համաձայնագրի կամ նրա Հավելվածի փոփոխման կապակցությամբ: Այդ խորհրդակցությունները պետք է սկսվեն վաթսուն (60) օրվա ընթացքում սկսած այն օրվանից, երբ մյուս Պայմանավորվող Կողմը ստացել է նման խնդրանք, եթե այլ պայմանավորվածություն չկա: Նման խորհրդակցությունները կարող են իրականացվել քննարկումների կամ նամակագրության միջոցով:

3.Պայմանավորվող Կողմերի միջև համաձայնեցված՝ սույն Համաձայնագրի ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում այն օրվանից, երբ Պայմանավորվող Կողմերը գրավոր տեղեկացնում են միմյանց իրենց համապատասխան տեսակետների կատարման մասին:

4. Սույն Համաձայնագրի Հավելվածի ցանկացած փոփոխություն պետք է գրավոր կերպով համաձայնեցվի ավիացիոն իշխանությունների միջև և ուժի մեջ մտնի նշված իշխանությունների կողմից սահմանված օրվանից:

ՀՈԴՎԱԾ 18

Վեճերի կարգավորում

1.Եթե Պայմանավորվող Կողմերի միջև որևէ վեճ է ծագում սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության կամ կիրառման առնչությամբ, ապա Պայմանավորվող Կողմերը պետք է առաջին հերթին փորձեն այն լուծել բանակցությունների միջոցով:

2.Եթե Պայմանավորվող Կողմերին չի հաջողվում վեճը կարգավորել բանակցությունների միջոցով, այն կարող է յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմի պահանջով ներկայացվել երեք միջնորդ դատավորներից կազմված դատա-

ությունին: Ընդ որում յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կնշանակի մեկական միջնորդ դատավոր, իսկ երրորդը կնշանակվի երկու միջնորդ դատավորների կողմից, պայմանով, որ երրորդ դատավորը չլինի Պայմանավորվող Կողմերից և ոչ մեկի քաղաքացին: Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ պետք է միջնորդ դատավոր նշանակի վաթսուն (60) օրվա ընթացքում մյուս Պայմանավորվող Կողմից վեճը միջնորդ դատարանի լուծմանը ներկայացնելու վերաբերյալ պահանջ պարունակող դիվանագիտական ծանուցման ստացման օրվանից սկսած, իսկ երրորդ դատավորը պետք է նշանակվի հետագա վաթսուն (60) օրերի ընթացքում: Եթե Պայմանավորվող Կողմերից որևէ մեկը չի կարողանում նշանակել իր միջնորդ դատավորին վաթսուն (60) օրվա ընթացքում կամ եթե երրորդ դատավորը չի նշանակվում նշված ժամկետում, Պայմանավորվող Կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է խնդրել Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության խորհրդի նախագահին, որպեսզի նա նշանակի դատավորին կամ դատավորներին:

3. Պայմանավորվող Կողմերը պարտավորվում են ենթարկվել սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն կայացրած ցանկացած որոշման:

ՀՈԴՎԱԾ 19

Դադարեցում

Յուրաքանչյուր Պայմանավորվող Կողմ կարող է ցանկացած ժամանակ դիվանագիտական ուղիներով գրավոր ծանուցման միջոցով մյուս Պայմանավորվող Կողմին հայտնել սույն Համաձայնագրի դադարեցման մասին իր որոշումը: Միաժամանակ նման ծանուցում ուղարկվում է Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպություն: Նման դեպքում սույն Համաձայնագրի գործողությունը պետք է դադարեցվի մյուս Պայմանավորվող Կողմից ծանուցման ստացման օրվանից տասներկու (12) ամիս անց, եթե դադարեցման մասին ծանուցումը մինչև այդ ժամանակահատվածի լրանալը ետ չի վերցվել Կողմերի երկուսների համաձայնությամբ: Մյուս Պայմանավորվող Կողմից նման ծանուցման ստացման մասին որևէ տեղեկության բացակայության դեպքում, ծանուցումը ստացված է համարվում Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից՝ ծանուցումը ստանալուց տասնչորս (14) օր հետո:

ՀՈԴՎԱԾ 20

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպության կողմից գրանցումը

Սույն Համաձայնագիրը և նրա ցանկացած փոփոխությունը պետք է գրանցվեն Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունում:

ՀՈԴՎԱԾ 21

Բազմակողմ համաձայնագրերի կիրառելիությունը

1.Կոնվենցիայի դրույթները կկիրառվեն սույն Համաձայնագրի նկատմամբ:

2.Երբ երկու Պայմանավորվող Կողմերի կողմից ընդունված, սույն Համաձայնագրով կարգավորվող որևէ հարցի վերաբերյալ բազմակողմ համաձայնագիր է ուժի մեջ մտնում, ապա այդ համաձայնագրի համապատասխան դրույթները գերակայություն ունեն սույն Համաձայնագրի համապատասխան դրույթների նկատմամբ:

ՀՈԴՎԱԾ 22

Կիրառելիություն

Ինչ վերաբերում է Նիդերլանդների Թագավորությանը, սույն Համաձայնագիրը կիրառվում է Թագավորության նկատմամբ միայն Եվրոպայում:

ՀՈԴՎԱԾ 23

Ուժի մեջ մտնել

Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում Պայմանավորվող Կողմերի՝ իրենց երկրներում սահմանադրությամբ նախատեսված ընթացակարգերի կատարման մասին միմյանց գրավոր ծանուցման օրվան հաջորդող երկրորդ ամսվա առաջին օրվանից:

Ի վկայություն որի իրենց կառավարությունների կողմից համապատասխան ձևով լիազորված ներքոստորագրյալները ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է Երևան քաղաքում 1999թ. նոյեմբերի 26-ին, երկու բնօրինակով հոլանդերեն, հայերեն և անգլերեն լեզուներով, ընդ որում բոլոր տեքստերը հավասարազոր են: Սույն Համաձայնագրի մեկնաբանության ընթացքում որևէ տարաձայնություն առաջանալու դեպքում,նախապատվությունը կտրվի անգլերեն լեզվով տեքստին:

ՆԻԴԵՐԼԱՆԴՆԵՐԻ ԹԱԳԱՎՈՐՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ	ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ԿՈՂՄԻՑ

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Նիդերլանդների Թագավորության կառավարության և Հայաստանի Հանրապետության կառավարության միջև օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրի

1.Նիդերլանդների Թագավորության նշանակած ավիաընկերությունը լիազորված է շահագործելու օդային հաղորդակցություններ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

վայրեր Նիդերլանդներում - միջանկյալ վայրեր - վայրեր Հայաստանում - վայրեր սահմաններից դուրս - և հակառակը:

2.Հայաստանի Հանրապետության նշանակած ավիաընկերությունը լիազորված է շահագործելու օդային հաղորդակցություններ՝ ստորև սահմանված երթուղիներով.

վայրեր Հայաստանում - միջանկյալ վայրեր - վայրեր Նիդերլանդներում - վայրեր սահմաններից դուրս - և հակառակը:

3.Սահմանված երթուղիների վրա գտնվող ցանկացած միջանկյալ վայր կամ բոլոր միջանկյալ վայրերը և/կամ սահմաններից դուրս գտնվող վայրերը կարող են յուրաքանչյուր նշանակած ավիաընկերության հայեցողությամբ բաց թողնվել ցանկացած կամ բոլոր թռիչքների ժամանակ, պայմանով, որ այդ թռիչքները սկիզբ են առնում և համապատասխանաբար ավարտվում են ավիաընկերությունը նշանակած Պայմանավորվող Կողմի տարածքում:

4.Պայմանավորվող Կողմերի նշանակված ավիաընկերություններին թույլատրվում է շահագործելու թռիչքներ վերը նշված երթուղիներով, առանց հաճախականության և օդանավի տեսակի սահմանափակումների, ցանկացած կոնֆիգուրացիայով:

5.Ցանկացած միջանկյալ վայր և/կամ վայր սահմաններից դուրս կարող է սպասարկվել մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից առանց այդ վայրերի և մյուս Պայմանավորվող Կողմի տարածքի միջև հինգերորդ ազատության երթևեկության իրավունքների իրականացման: Սակայն, հինգերորդ ազատության երթևեկության իրավունքները կարող են իրականացվել մի Պայմանավորվող Կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից՝ մյուս Պայմանավորվող Կողմի ավիացիոն իշխանությունների համաձայնությունը նախապես ստանալուց հետո:

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Armenië inzake luchtdiensten

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van de Republiek Armenië,

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

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago" wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan:
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
wat de Republiek Armenië betreft, het Algemeen Departement voor Burgerluchtvaart;
of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied" heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst", „internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst" en „omschreven route"wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand" wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag" wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief" wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig" wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

k. onder „geautomatiseerd boekingssysteem" (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over route-tabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten, en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor

het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierdevrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdrag-

sluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden voor de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die een deel van de omschreven route exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de

andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door een Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij stelt de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij vijfenveertig (45) dagen tevoren in kennis van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten

behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal dat wordt vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool", een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen voor-

ziet in andere procedures dan die welke in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel worden vermeld, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere valuta.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht

en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 15

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn

macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 16

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en niet-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

c. in dit verband de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, en dat de geldende Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van de Republiek Armenië.

2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt aan het GBS dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij als hoofdsysteem is gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende

Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

4. Wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en worden van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in eerste instantie te regelen door middel van onderlinge onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een van beide Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een van beide Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van beide Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Beëindiging

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf

(12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

Artikel 22

Werkingssfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

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

GEDAAN te Yerevan, op 26 november 1999, in tweevoud in de Nederlandse, de Armeense en de Engelse taal, zijnde alle versies gelij-

kelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen over de interpretatie van dit Verdrag is de Engelse versie doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

O. F. G. ELDERENBOSCH

Voor de Regering van de Republiek Armenië

V. YARALOV

Bijlage

bij het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Armenië inzake luchtdiensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:
punten in Nederland - tussenliggende punten - punten in Armenië - verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Armenië heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:
punten in Armenië - tussenliggende punten - punten in Nederland - verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, mits die vluchten aanvangen respectievelijk eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, in iedere indeling.

5. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden aangedaan zonder dat deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent tussen die punten en het grondgebied van de andere Verdragsluitende Par-

tij. Deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten kunnen echter door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden uitgeoefend nadat daarvoor van tevoren toestemming is verkregen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA ON AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Armenia;

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water management;

for the Republic of Armenia the General Department of Civil Aviation of the Republic of Armenia; or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

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

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

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

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

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

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

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

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

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

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

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Change of Aircraft

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

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

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4. Designation and Authorization

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

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

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

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

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

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

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

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

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

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

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

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

Article 7. Commercial Activities

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

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provisions of air transportation;

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

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

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

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

Article 8. Fair Competition

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

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

Article 9. Timetable

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, the frequency specifying type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

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

Article 10. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and pro motional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival

in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

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

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

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

Article 11. Double Taxation

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

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

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

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation on income or capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1 - 4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

Article 12. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Par ties, either directly or through an agent, in any currency.

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

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

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

Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

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

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

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

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

Article 14. Recognition of Certificates and Licences

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

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

Article 15. Aviation Security

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

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

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article I8 of this Agreement.

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

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

Article 16. Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

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

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

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

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

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

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

Article 17. Consultation and Amendment

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

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

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

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

Article 18. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either

Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 19. Termination

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

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

Article 22. Applicability

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

Article 23. Entry into Force

The present Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that

the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Yerevan, on November 26, 1999. in the Netherlands, Armenian and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies of interpretation of this Agreement the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands :

O. F. G. ELDERENBOSCH

For the Government of the Republic of Armenia :

V. YARALOV

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA

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

points in the Netherlands - intermediate points - points in Armenia - points beyond - and vice versa.

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

points in Armenia - intermediate points - points in the Netherlands - points beyond - and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and or points beyond on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate. respectively terminate in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the designated airline of one Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party. Such fifth freedom traffic rights may, however, be exercised by the designated airline of one Contracting Party after having obtained prior approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

Le Royaume des Pays-Bas et La République d'Arménie, désignés, 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 progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

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

Pour la République d'Arménie, le Département général de l'aviation civile;

Pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux; ou

Dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

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

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

e) Les expressions " services aériens ", "service aérien international" ou " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " services convenus " et " routes indiquées " s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

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

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

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

I. Des conditions de rétablissement et de l'application d'un tarif; et

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

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

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

Article 2. Octroi des droits

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

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

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

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

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

Article 3. Changement d'appareils

1. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'appareil sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point de routes indiquées, à condition que :

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

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

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

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

Article 4. Désignation et autorisation

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

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

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

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

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

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

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

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

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

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

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, être concertés entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'IATA. En cas d'impossibilité, ils le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi concertés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être concerté conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif concerté conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif

en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément à l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à rétablissement de nouveaux tarifs.

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

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

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

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

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

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

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

Article 8. Concurrence loyale

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

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

Article 9. Horaires

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

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

Article 10. Taxes, douanes et redevances

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

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

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

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

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburant et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Double imposition

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

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

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation ne sera imposable que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

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

5. Si un accord visant à éviter la double imposition sur le revenu ou le capital conclu entre les Parties contractantes prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord seront applicables.

Article 12. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

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

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes recevront l'agrément de ces transferts au plus trente (30) jours suivant le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectueront en devises librement convertibles aux taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie.

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

Article 13. Application des lois, règlements et formalités

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

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

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

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

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

Article 14. Reconnaissance des certificats et permis

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

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

Article 15. Sécurité aérienne

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

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueillera aussi de façon positive toute demande faite par l'autre Partie contractante de mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le

14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties audites conventions.

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

Article 16. Système informatique de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues :

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

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

c) Qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que sur le territoire d'Arménie, le Code conduite pour la Réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation sera applicable.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée, en ce qui concerne par exemple :

à) L'exploitation et la vente des services de SIR, y compris les règles de présentation et d'exploitation; ou

b) L'accès aux moyens de communication et leur emploi, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques, ou l'installation des matériels.

Article 17. Consultation et amendement

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

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient eonvenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées face à face ou par correspondance.

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

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

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis par décision à un tribunal de trois arbitres: dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

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

Article 19. Dénonciation

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

Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendra effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante manque à accuser réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 21. Applicabilité des accords internationaux

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.

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

Article 22. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du trentième jour suivant la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la législation de leur pays.

En foi de quoi les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait le 26 novembre 1999 en double exemplaire à Erevan, en langues anglaise, néerlandaise et arménienne, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

O.F.G. ELDERENBOSCH

Pour le Gouvernement de la République d'Arménie :

V. YARALOV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARMÉNIE

1.L'entreprise désignée pour le Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

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

2. L'entreprise désignée par la République d'Arménie a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

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

3. Chacune des entreprises désignées pourra, à sa discrétion, omettre lors de tous ses vols ou de n'importe lequel d'entre eux la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà sur les routes indiquées, à condition que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de l'autre Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à assurer des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne leur fréquence, les types d'aéronefs et leur plan.

5. Tous les points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de cinquième liberté pourront être exercés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

No. 40031

Netherlands
and
Bolivia

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Repuhlic of Bolivia on international air transport between Bolivia and Aruha (with annex). La Paz, 15 February 2001

Entry into force: *provisionally on 15 February 2001 by signature and definitively on 15 July 2003 by notification, in accordance with article XXII*

Authentic texts: *Dutch and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

Pays-Bas
et
Bolivie

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Bolivie relatif au transport aérien international entre la Bolivie et Aruha (avec annexe). La Paz, 15 février 2001

Entrée en vigueur : *provisoirement le 15 février 2001 par signature et définitivement le 15 juillet 2003 par notification, conformément à l'article XXII*

Textes authentiques : *néerlandais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Bolivia inzake internationaal luchtverkeer tussen Bolivia en Aruba

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Bolivia, zijnde beide partij bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van 7 december 1944;

Geleid door de wens een Verdrag te sluiten teneinde de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden te reguleren;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de uitlegging en de uitvoering van dit Verdrag en de Bijlage daarbij, hebben de onderstaande termen de volgende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago" wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat voor ondertekening werd opengesteld op 7 december 1944 te Chicago, en alle wijzigingen daarop, die door beide Verdragsluitende Partijen zijn bekrachtigd;

b. onder „dit Verdrag" wordt verstaan: dit document, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarop;

c. onder „Luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan: wat de Republiek Bolivia betreft, de Staatssecretaris voor de burgerluchtvaart, en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft het Ministerie van Vervoer en Communicatie van Aruba, of, in beide gevallen, de persoon of instantie die gemachtigd is de functies te vervullen die door deze autoriteiten worden uitgeoefend;

d. onder „overeengekomen luchtdiensten" wordt verstaan: de internationale luchtdiensten op de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven routes bestemd voor het transport van passagiers, vracht en post;

e. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel III van dit Verdrag is aangewezen en een vergunning heeft gekregen;

f. onder „tarief" wordt verstaan: de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht vastgestelde prijs, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs wordt vastgesteld, met inbegrip van de betalingen en commissies voor agentschappen of andere aanvullende diensten, met uitzondering van het vervoer van post;

g. onder „frequentie" wordt verstaan: het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij op een omschreven route gedurende een bepaalde periode uitvoert;

h onder „omschreven routes" wordt verstaan: de in de Bijlage bij dit Verdrag vastgestelde vliegroutes;

i. voor „grondgebied", „luchtdienst", „internationale luchtdienst", „luchtvaartmaatschappij" en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden" gelden de betekenissen die zijn vastgelegd in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago.

Artikel II

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij de in dit Verdrag omschreven rechten voor het instellen van internationale luchtdiensten op de routes die worden omschreven in de Bijlage, die een integrerend bestanddeel is van dit Verdrag.

2. Overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, geniet de door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten de volgende rechten:

a. het recht over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te vliegen, zonder daar te landen;

b. het recht op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden;

c. het recht op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te landen op de in de Bijlage omschreven punten, met het doel passagiers, vracht en post op internationale luchtdiensten af te zetten en op te nemen;

d. het recht in een land passagiers, vracht of post af te zetten en op te nemen met een bestemming op het grondgebied van het land waarvan de vervoerder de nationaliteit bezit; en

e. het recht in een land waarvan de vervoerder niet de nationaliteit bezit passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten met als bestemming een ander land, via zijn grondgebied.

Artikel III

Aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen en verlening van exploitatievergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij één luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en tevens het recht om een dergelijke aanwijzing in te trekken of te wijzigen.

2. Na ontvangst van de bedoelde aanwijzing of de wijziging daarop dient de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij, zonder uitstel en in overeenstemming met haar wetten en voorschriften, de benodigde vergunning te verlenen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

3. De Luchtvaartautoriteit van een der Verdragsluitende Partijen kan verlangen dat de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te haren genoegen aantoont in staat te zijn te voldoen aan de voorwaarden krachtens de wetten of voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten, zulks in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht om de in het tweede lid van dit artikel genoemde exploitatievergunning te weigeren, of om de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor het door een luchtvaartmaatschappij uitoefenen van de in artikel II omschreven rechten, indien bedoelde Partij er niet van overtuigd is dat een substantieel deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij in handen is van de Verdragsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of in handen van haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar vergunning is verleend kan zij te allen tijde een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

Artikel IV

Intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de aan een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verleende exploitatievergunning in te trekken, of om de uitoefening door bedoelde maatschappij van de in artikel II van dit Verdrag omschreven rechten op te schorten of voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor het uitoefenen van bedoelde rechten:

a. wanneer zij er niet van overtuigd is dat een substantieel deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij in handen is van de Verdragsluitende Partij die de maatschappij aanwijst of in handen van haar onderdanen;

b. wanneer een maatschappij de wetten of voorschriften van de Verdragsluitende Partij die deze exclusieve rechten verleent niet nakomt; of,

c. wanneer de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de overeengekomen luchtdiensten te exploiteren in overeenstemming met de in dit Verdrag en de Bijlage daarhij vastgelegde voorwaarden.

2. Tenzij de in het eerste lid van dit artikel voorziene intrekking, opschorting of het met onmiddellijke ingang opleggen van voorwaarden van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften, wordt dit recht slechts na overleg met de andere Verdragsluitende Partij uitgeoefend.

Artikel V

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften die op het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen de binnenkomst in, het verblijf in en het vertrek uit het land van de voor internationaal luchtverkeer bestemde luchtvaartuigen en van de passagiers, bemanningen, bagage, vracht en post, alsmede de formaliteiten met betrekking tot migratie, douane en maatregelen met het oog op de volksgezondheid regelen, zijn op dit grondgebied tevens van toepassing op de activiteiten van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De passagiers die op doorreis zijn over het grondgebied van een van de Verdragsluitende Partijen zullen slechts aan een beperkte controle worden onderworpen. Mits de veiligheidsvoorschriften het toestaan, wordt de bagage en de vracht die rechtstreeks doorgaat vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VI

Erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen of titels van bevoegdheid en door een van de Verdragsluitende Partijen verstrekte of geldig verklaarde vergunningen worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op in de Bijlage omschreven routes, voor de duur van de geldigheid van genoemde documenten, in overeenstemming met de bepalingen vastgelegd in het Verdrag van Chicago.

2. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen of titels van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Verdragsluitende Partij of door een derde land zijn verstrekt aan haar eigen onderdanen te weigeren.

Artikel VII

Heffingen voor het gebruik van luchthavens en voorzieningen

Elk der Verdragsluitende Partijen kan voor het gebruik van luchthavens en andere voorzieningen billijke en redelijke heffingen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd. Elk der Verdragsluitende Partijen stemt er evenwel mee in dat bedoelde heffingen niet hoger mogen zijn dan die welke hun eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale luchtdiensten, betalen voor het gebruik van dergelijke luchthavens en voorzieningen.

Artikel VIII

Informatieverstrekking

De Luchtvaartautoriteit van de ene Verdragsluitende Partij verstrekt, wanneer zij daarom wordt verzocht, de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij de statistische gegevens die deze noodzakelijk acht voor het beoordelen van de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. Deze informatie kan door de Luchtvaartautoriteiten van elke Partij direct worden aangevraagd bij de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

Artikel IX

Douanerechten

1. Luchtvaartuigen die gebruikt worden op internationale luchtdiensten door de door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij, alsmede de zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindende normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen en andere voorraden (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabak) zijn bij binnenkomst in het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten of andere heffingen en belastingen, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Eveneens zijn op voorwaarde van wederkerigheid van genoemde rechten en heffingen, met uitzondering van de rechten voor verleende diensten vrijgesteld:

a. de op het grondgebied van één der Verdragsluitende Partijen aan boord genomen boordvoorraden, binnen de grenzen die zijn gesteld door de autoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, ten behoeve van de consumptie ervan aan boord van de luchtvaartuigen voor internationale luchtdiensten van de andere Verdragsluitende Partij.

b. de reserveonderdelen die op het grondgebied van één van de Verdragsluitende Partijen aan boord zijn gebracht voor het onderhoud of de reparatie van de luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden gebruikt door de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

c. de brandstof en de smeeroliën bestemd voor de bevoorrading van de luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en die bestemd zijn voor internationale diensten, ook als deze voorraden worden gebruikt tijdens de vlucht over het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Geëist kan worden dat de in de letters a), b), en c) genoemde artikelen onderworpen worden aan toezicht van of controle door de douane.

3. Normale uitrustingsstukken van luchtvaartuigen alsmede andere materialen en voorraden die worden vervoerd aan boord van de luchtvaartuigen van één der Verdragsluitende Partijen kunnen slechts op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied.

Artikel X

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun verplichting te handelen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, en zij zullen tevens alle andere door de Verdragsluitende Partijen op dit terrein geratificeerde verdragen toepassen. Ook verklaren zij dat hun verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke belemmering ervan een integrerend deel uitmaakt van hun onderlinge relaties in het kader van het onderhavige Verdrag.

2. De Verdragsluitende Partijen dienen, in hun onderlinge betrekkingen, te handelen conform de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, voor zover deze bepalingen inzake beveiliging op hen van toepassing zijn; zij verlangen dat de exploitanten die hun hoofdkantoor of een permanente vestiging op hun grondgebied hebben overeenkomstig bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart handelen.

3. Elk der Verdragsluitende Partijen kan, zonder dat dit afbreuk doet aan het in het voorgaande lid bepaalde, alle aanvullende maatregelen treffen die zij noodzakelijk acht voor het garanderen van de controle van passagiers, bemanning, hun persoonlijke bezittingen, alsmede van vracht en boordvoorraden, gedurende het aan boord gaan of inladen.

4. Wanneer zich een voorval voordoet of zich dreigt voor te doen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens en navigatie-apparatuur voor de luchtvaart, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan.

5. Indien een der Verdragsluitende Partijen zich niet houdt aan de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart zoals omschreven in

dit artikel, kan de benadeelde Verdragsluitende Partij om een onmiddellijk onderhoud met de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij verzoeken. Indien het onmogelijk blijkt om binnen twee weken na de datum van indiening van het verzoek een bevredigend akkoord te bereiken, kan dit voldoende grond zijn om de exploitatievergunningen of technische vergunningen van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te onthouden, te beperken, in te trekken, of er voorwaarden aan te stellen.

Artikel XI

Verboden gebieden

Beperkingen of verboden van vluchten van luchtvaartuigen die toebehoren aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij over bepaalde gebieden van het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen worden geregeld overeenkomstig artikel 9 van het Verdrag van Chicago.

Artikel XII

Geautomatiseerde reserveringssystemen

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van de gebruikers van luchtvaartdiensten wordt beschermd tegen het misbruik van genoemde informatie met inbegrip van een misleidende presentatie daarvan;

b. een door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij en de agentschappen van de luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij zonder restricties of achterstelling toegang dienen te krijgen tot of gebruik dienen te kunnen maken van het Geautomatiseerde Reserveringssysteem (CRS);

c. in dit verband de Gedragscode van het CRS van toepassing is die is aanvaard voor het grondgebied van de respectieve Verdragsluitende Partijen.

2. Elke Verdragsluitende Partij garandeert de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij binnen haar grondgebied een vrije en permanente toegang tot het CRS dat deze als hoofdsysteem heeft gekozen.

3. Geen der Verdragsluitende Partijen legt het door de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gekozen CRS striktere voorwaarden op of laat toe dat ze worden opgelegd dan de voorwaarden die aan het CRS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij worden opgelegd.

Artikel XIII

Tarieven

1. Elk der Verdragsluitende Partijen staat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe tarieven vast te stellen voor het luchtvervoer

van de derde en vierde vrijheid, gebaseerd op door de markt bepaalde commerciële overwegingen. Tussenkomst van de Verdragsluitende Partijen wordt beperkt tot:

a. het voorkomen van toepassingen of tarieven die discriminatoir of extreem hoog zijn;

b. het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven die mogelijk zijn gemaakt door directe of indirecte overheidssteun of subsidies.

2. Geen van de Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen kan eenzijdig optreden teneinde de introductie van enig tarief te belemmeren dat een door een van de Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen wil gaan rekenen of rekent, met uitzondering van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel.

3. De Luchtvaartautoriteiten van elk der Verdragsluitende Partijen kunnen eisen dat de tarieven, vanuit of naar hun grondgebied, die de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij willen gaan rekenen binnen een termijn van ten hoogste 60 dagen voor de voorgestelde ingangsdatum worden meegedeeld aan of vastgelegd bij deze Luchtvaartautoriteiten.

4. Indien een der Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van oordeel is dat een voorgesteld of gehanteerd tarief strijdig is met de in het eerste lid van dit artikel neergelegde bepalingen, dienen zij de Luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, zo spoedig mogelijk, op de hoogte te stellen van de redenen waarom zij niet akkoord gaan. De Luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen spannen zich vervolgens tot het uiterste in om de kwestie onderling op te lossen. Elk van de Verdragsluitende Partijen kan om overleg verzoeken, hetgeen zal worden gehouden binnen een termijn van ten hoogste 60 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, en de Verdragsluitende Partijen werken samen teneinde binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen te kunnen beschikken over de gegevens die benodigd zijn voor het bereiken van een gemotiveerde oplossing van de kwestie.

5. Wanneer de Luchtvaartautoriteiten tot overeenstemming komen over een tarief waar eerder bezwaar tegen is gemaakt, stelt elk der Verdragsluitende Partijen alles in het werk om te zorgen dat dit tarief werkelijk wordt gehanteerd. Wanneer na afloop van het overleg geen onderlinge overeenstemming is bereikt, blijft het oude tarief van kracht.

Artikel XIV

Uitwisseling van opvattingen en overleg

1. De Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen kunnen zo vaak zij dit noodzakelijk achten opvattingen uitwisselen teneinde te komen tot nauwe samenwerking en goede verstandhouding ten aanzien van alle zaken die verband houden met de uitlegging en/of de toepassing van dit Verdrag en de Bijlage daarbij.

2. De Verdragsluitende Partijen kunnen te allen tijde dit Verdrag en de Bijlage daarbij amenderen, wijzigen of er beperkingen aan toevoegen in direct overleg tussen hun Luchtvaartautoriteiten. Bedoeld overleg vindt plaats binnen een termijn van 60 dagen, te rekenen vanaf de datum waarop het verzoek via het gebruikelijke kanaal door de belanghebbende Verdragsluitende Partij is ingediend bij de andere Verdragsluitende Partij.

3. Het verzoek om overleg, zoals bedoeld in het voorgaande lid, stelt de administratieve voorschriften die zijn of worden uitgevaardigd door een der Verdragsluitende Partijen op grond van de uitlegging en/of toepassing van dit Verdrag en de Bijlage daarbij, geenszins buiten werking.

4. Alle wijzigingen op dit Verdrag treden in werking wanneer zij goedgekeurd zijn in overeenstemming met de grondwettelijke bepalingen van elk der Verdragsluitende Partijen.

5. Wijzigingen in de Bijlage met de Routetabel kunnen rechtstreeks tussen de Luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen worden overeengekomen, hetgeen wordt bevestigd door een diplomatieke notawisseling en zij worden van kracht met ingang van de datum van deze notawisseling.

Artikel XV

Overmaking van winsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op elk willekeurig moment haar lokale winsten verkregen op grond van dit Verdrag verleende diensten om te wisselen en over te boeken, na aftrek van de uitgaven gedaan op het grondgebied van een van de Verdragsluitende Partijen.

2. Het omwisselen van de winsten mag geschieden tegen de op het moment van overboeking op de valutamarkt geldende wisselkoersen en is vrijgesteld van alle heffingen, met uitzondering van de betaling van de voor deze handeling noodzakelijke bancaire diensten.

3. De overboeking van winsten dient te worden verricht overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving van elk der Verdragsluitende Partijen. Bepalingen en reglementaire voorschriften die minder gunstig zijn dan die welke van toepassing zijn op andere buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die internationale luchtdiensten exploiteren naar en vanuit het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen, zijn niet van toepassing.

Artikel XVI

Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen en ondersteunende diensten op de grond

1. Een door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft op basis van wederkerigheid het recht op het grond-

gebied van de andere Verdragsluitende Partij voor het uitvoeren van de overeengekomen luchtdiensten noodzakelijke vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben.

2. In de in het vorige lid bedoelde behoefte aan personeel kan worden voorzien door de eigen medewerkers van de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij, of door het in dienst nemen van lokaal personeel.

3. Voor de vertegenwoordigers en het personeel van een Verdragsluitende Partij gelden de binnen het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij van kracht zijnde wetten en voorschriften ten aanzien van inkomsten, huisvesting en arbeid. Overeenkomstig genoemde wetten en voorschriften verstrekt elk der Verdragsluitende Partijen op de kortst mogelijke termijn, visa en eventuele andere benodigde documenten voor de vertegenwoordigers of het personeel zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

4. De ondersteunende diensten op de grond worden verleend conform de wetgeving van elk der Verdragsluitende Partijen.

Artikel XVII

Registratie bij de ICAO

Dit document dient te worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XVIII

Multilaterale verdragen

Indien een multilateraal verdrag in werking treedt dat betrekking heeft op dit Verdrag, wordt laatstgenoemd gewijzigd conform de bepalingen van dat multilaterale verdrag, waarbij beide Staten Partij zijn.

Artikel XIX

Toepasbaarheid

Voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden is dit Verdrag alleen van toepassing op het grondgebied van Aruba.

Artikel XX

Regeling van geschillen

Elk geschil tussen de Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van dit Verdrag zal eerst onderwerp van

rechtstreekse onderhandelingen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen of tussen de Luchtvaartautoriteiten zijn en pas in laatste instantie tussen de betrokken Regeringen, langs de gebruikelijke weg.

Artikel XXI

Beëindiging

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde dit Verdrag opzeggen door een schriftelijke mededeling aan de andere Verdragsluitende Partij, langs de gebruikelijke weg.

De beëindiging treedt in werking drie maanden na de datum van de schriftelijke mededeling, tenzij deze wordt ingetrokken vóór het aflopen van genoemde termijn.

Artikel XXII

Inwerkingtreding

Dit Verdrag wordt vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast en treedt in werking op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar door middel van een diplomatieke notawisseling hebben medegedeeld dat aan hun constitutionele formaliteiten zijn voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN ondergetekende Gevolmachtigden, hiertoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag tekenen.

GEDAAN in tweevoud te La Paz, op 15 februari 2001, in de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

GLENBERT F. CROES

Voor de Republiek Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

Bijlage

Routetabel

Ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten stellen de Verdragsluitende Partijen de volgende routes vast:

Routes voor de door de Republiek Bolivia aangewezen luchtvaartmaatschappijen

Vanaf punten in de Republiek Bolivia, via tussenliggende punten in Zuid-Amerika en Midden-Amerika naar Aruba en verderweg gelegen punten in beide richtingen, waarbij het recht op vervoer van de vijfde vrijheid geldt, overeenkomstig het bepaalde in noot 3 hieronder.

Routes voor de door Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen

Vanaf Aruba, via tussenliggende punten in Zuid-Amerika en Midden-Amerika naar een punt in Bolivia en naar verderweg gelegen punten in beide richtingen, waarbij het recht op vervoer van de vijfde vrijheid geldt, overeenkomstig het bepaalde in noot 3 hieronder.

Capaciteit

De aangeboden vervoerscapaciteit dient nauw aan te sluiten op de vraag naar vervoer.

Niettegenstaande het hierboven genoemde, mogen de door de Regeringen van Bolivia en Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen tot een maximum van 7 diensten per week uitvoeren, zonder beperkingen aan het vliegmaterieel.

NOTEN:

1) Het binnenlands vervoer op het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen blijft exclusief voorbehouden aan de nationale maatschappij of maatschappijen.

2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn bevoegd om tussenlandingen uit de betreffende Routetabel over te slaan, dat wil zeggen, de maatschappijen kunnen de tussenlandingen op hun routes uitvoeren in de gewenste volgorde, waarbij zij landingen op een of op alle punten van de route overslaan.

3) De rechten van de vijfde vrijheid voor tussenliggende punten en verderweg liggende punten kunnen worden uitgeoefend, in werking gezet en geëxploiteerd na het bereiken van overeenstemming tussen de door Bolivia en Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen en na toestemming van de respectieve Luchtvaartautoriteiten.

4) De Luchtvaartautoriteit van Bolivia zal in overeenstemming met de binnenlandse voorschriften vervolgens aan haar tegenhanger in Aruba mededeling doen via de diplomatieke kanalen van de officiële aanwijzing van de Boliviaanse luchtvaartmaatschappij die uitvoering zal geven aan dit Verdrag.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Bolivia sobre transporte aereo internacional entre Bolivia y Aruba

El Reino de los Países Bajos y la República de Bolivia, siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de regularizar los servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

Definiciones

Para la interpretación y a los efectos del presente Acuerdo y su Anexo, los términos abajo expuestos tendrán el significado siguiente:

a) «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda al mismo, que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes.

b) «Acuerdo», el presente instrumento, su Anexo y toda modificación a los mismos.

c) «Autoridades Aeronáuticas», en el caso de la República de Bolivia, el Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil y en el caso del Reino de los Países Bajos, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Aruba, o en ambos casos, cualquier otra persona u organismos autorizados para ejercer las funciones desempeñadas por esas Autoridades.

d) «Servicios Aéreos Convenidos», los servicios aéreos internacionales de las rutas especificadas en el Anexo a este Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo.

e) «Línea Aérea Designada», una línea aérea que haya sido designada y autorizada conforme al Artículo III de este Acuerdo.

f) «Tarifa», el precio fijado para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales se fija dicho precio, incluyendo los pagos y comisiones para agencias y otros servicios complementarios, con exclusión del transporte de correo.

g) «Frecuencia», el número de vuelos redondos efectuados por una empresa aérea en una ruta especificada y en un período dado.

h) «Rutas Especificadas», las rutas aéreas establecidas en el Anexo al presente Acuerdo.

i) «Territorio», «Servicios Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Línea Aérea» y «Escala para fines no comerciales», tienen el significado que les asignan los Artículos 2 y 96 del Convenio.

Artículo II

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales en las rutas señaladas en el Anexo parte de este Acuerdo.

2. Conforme a las estipulaciones del presente Acuerdo, la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará, durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar en el mismo.

b Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.

c) Hacer escalas en dicho territorio de la otra Parte Contratante, con objeto de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, en los puntos especificados en el Anexo.

d) El derecho de embarcar y desembarcar de un país, pasajeros, carga y correo destinados al territorio cuya nacionalidad posee el transportista.

e) El derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en un país distinto de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país a través de su territorio.

Artículo III

Designación de Líneas Aéreas y Autorización de Explotación

1. Cada Parte Contratante tiene el derecho de designar, por escrito, ante la otra Parte Contratante a una línea o más líneas aéreas para que explote(n) los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el Anexo y, asimismo, el derecho de retirar o cambiar tal designación.

2. Al recibir la designación o cambio, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante concederá, sin demora y de acuerdo con sus leyes y reglamentos, la autorización necesaria para la explotación de los servicios aéreos convenidos.

3. La Autoridad Aeronáutica de una de las Partes Contratantes, podrá exigir que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, demuestre satisfactoriamente que está capacitada para cumplir las condiciones establecidas por sus leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar la autorización de explotación mencionada en el Párrafo 2 de este Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por parte de una empresa de transporte aéreo de los derechos especificados en el Artículo II, cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios aéreos convenidos.

Artículo IV

Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Explotación

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar una autorización de explotación concedida a una empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) Cuando no este convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa se halla en manos de la Parte Contratante que designa a la empresa o de sus nacionales.

b) Cuando una empresa no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios; o,

c) Cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios aéreos convenidos con arreglo a las condiciones determinadas en este Acuerdo y su Anexo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el Párrafo 1 de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

Artículo V

Aplicación de Leyes y Reglamentos

1. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante, la entrada, permanencia y salida del país, de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional y de los pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, así como los trámites relativos a migración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

2. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, solo estarán sujetos a un control simplificado. Siempre que las regulaciones de seguridad así lo permitan, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derecho aduaneros y otros derechos similares.

Artículo VI

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para fines de la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el Anexo, durante el periodo que estén en vigencia, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Convenio.

2. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer la validez, para los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados o títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artículo VII

Derechos por el uso de Aeropuertos e Instalaciones

Cada Parte Contratante impondrá o permitirá que se impongan derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otras instalaciones. Sin embargo, cada Parte Contratante conviene que dichos derechos no serán mayores que los que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Artículo VIII

Facilitación de Información

La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante proporcionará la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, cuando se le solicite, los datos estadísticos que considere necesarios para evaluar la operación de los servicios aéreos convenidos. Tal información podrá solicitarse directamente por las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte a las empresas designadas por la otra Parte.

Artículo IX

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo ordinario, combustible, lubricantes y otras provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), abordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos aduaneros, de inspección u otros derechos o tasas, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan abordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad de los mismos derechos y tasas, con excepción de los derechos por servicios prestados:

a) Los suministros de abordo embarcados en el territorio de cualquiera de la Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo abordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuestos introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

c) El combustible y los aceites lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante y dedicadas a servicios internacionales, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual se haya embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos Subpárrafos a), b) y c).

3. El equipo ordinario de las aeronaves, así como los materiales y provisiones que se lleven abordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio.

Artículo X

Seguridad de la Aviación

1. La Partes Contratantes reafirman su compromiso de actuar de conformidad a las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, e igualmente, aplicarán cualquier otro Convenio que sobre la materia hayan ratificado tales Partes Contratantes. Asimismo, declaran que su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante de sus relaciones mutuas en el marco del presente Acuerdo.

2. La Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, en la medida en que estas disposiciones sobre seguridad les sean aplicables, exigirán que los explotadores que tengan oficina principal o residencia permanente en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

3. Cada Parte Contratante puede adoptar, sin perjuicio de lo estipulado en el acápite anterior, todas las medidas suplementarias que considere necesarias para asegurar la inspección de los pasajeros, tripulación, sus efectos personales, así como la carga y provisiones de abordo, durante el embarque o la estiba.

4. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

5. En caso de que una Parte Contratante no se ajuste a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, la

Parte Contratante afectada podrá solicitar consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante. La imposibilidad de lograr un acuerdo satisfactorio dentro de los quince días, a partir de la fecha de solicitud, constituirá motivo suficiente para retener, limitar, revocar o imponer condiciones en las autorizaciones operativas o permisos técnicos de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

Artículo XI

Zonas Prohibidas

Las restricciones o prohibiciones de los vuelos de las aeronaves pertenecientes a la línea aérea designada, sobre ciertas zonas de los territorios de las Partes Contratantes, se regirán conforme al Artículo 9 del Convenio.

Artículo XII

Sistemas de Reserva por Computadora

1. Las Partes Contratantes acuerdan que:

a) El interés de los consumidores de productos del transporte aéreo será protegido contra el uso indebido de dicha información incluyendo la presentación engañosa de la misma;

b) Una aerolínea designada de una Parte Contratante y los agentes de las aerolíneas podrán acceder y usar sin restricción o discriminación el SRC en el territorio de la otra Parte Contratante;

c) A este respecto será aplicable el Código de Conducta del SRC adoptado en el territorio de las respectivas Partes Contratantes.

2. Una Parte Contratante garantizará a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el acceso libre y permanente en su territorio al SRC elegido por ésta como su sistema principal.

3. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan, en su territorio, sobre el SRC elegido por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, requisitos más estrictos que los impuestos al SRC de su propia aerolínea designada.

Artículo XIII

Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada fijar tarifas para el transporte aéreo de tercera y cuarta libertad, basadas en

consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a) Impedir practicas o tarifas discriminatorias o predatorias;

b) Proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los Párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas, las tarifas desde o hacia su territorio que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el Párrafo 1 del presente Artículo, ellas deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, las razones de su disconformidad tan pronto como sea posible. Las autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas, las que se celebrarán en un plazo no superior a 60 días de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información en un plazo no superior a 30 dias, desde la recepción necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas logran acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, la tarifa anterior continuará en vigor.

Artículo XIV

Intercambio de Opiniones y Consultas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, toda vez que estimen conveniente, podrán efectuar intercambios de opiniones a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todo lo relacionado con la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo.

2. En cualquier momento, las Partes Contratantes podrán enmendar y/o modificar el presente Acuerdo y su Anexo o añadir cláusulas a los mismos, mediante consultas directas entre sus Autoridades Aeronáuticas. Tales consultas, se realizarán dentro del período de 60 días a partir de la fecha de la solicitud cursada por la Parte Contratante interesada a la otra Parte Contratante, mediante la vía correspondiente.

3. El pedido de la consulta a que se refiere el Párrafo anterior, no dejará sin efecto la ejecución de las medidas administrativas dictadas o que se dicten por una de las Partes Contratantes como consecuencia de la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo.

4. Todas las modificaciones al presente Acuerdo, entrarán en vigor cuando hayan sido aprobadas en conformidad a las disposiciones constitucionales de cada Parte Contratante.

5. Las modificaciones del Anexo de Rutas podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, confirmado por un cambio de Notas Reversales y entrarán en vigor en la fecha de este cambio de notas.

Artículo XV

Transferencia de Ingresos

1. En cualquier momento, cada línea aérea designada tendrá el derecho de convertir y transferir sus ingresos locales obtenidos por los servicios prestados de conformidad con el presente Acuerdo, deducidos que hayan sido los gastos efectuados en el territorio de una de las Partes Contratantes.

2. La conversión será permitida al tipo de cambio existente en el mercado de divisas en el momento de la transferencia y no estará sujeta a cargo alguno, con excepción de cobros por servicios bancarios en tal operación.

3. La transferencia de ingresos, se efectuará de conformidad con la legislación vigente en cada Parte Contratante y no serán aplicadas disposiciones y condiciones reglamentarias menos favorables que aquellas aplicadas a otras empresas aéreas extranjeras que operen servicios aéreos internacionales hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes.

Artículo XVI

Representación de las Líneas Aéreas y Servicios de Asistencia en Tierra

1. Una línea aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho, en base a reciprocidad, a mantener en el territorio de la otra Parte Con-

tratante, representantes y personal comercial, operacional y técnico que sean necesarios para la realización de los servicios aéreos convenidos.

2. La necesidad del Párrafo anterior podrá ser atendida por propios dependientes de la línea aérea de una Parte Contratante, o a través de la contratación de servicios de personal nacional.

3. Los representantes y personal de una Parte Contratante estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante, relativos a ingreso, residencia y empleo y, conforme a dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante, con un mínimo de demora, otorgará visas y otros documentos que sean necesarios para los representantes y personal referidos en el Párrafo 1 de este Artículo.

4. Los servicios de asistencia en tierra serán prestados de acuerdo a la legislación de cada Parte Contratante.

Artículo XVII

Inscripción en la OACI

Este documento deberá ser registrado ente la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XVIII

Acuerdos multilaterales

Cuando entre en vigencia un Convenio Multilateral relativo a este Acuerdo, este último será modificado de conformidad a los términos de tal Convenio Multilateral, del que sean parte ambos Estados Contratantes.

Artículo XIX

Aplicabilidad

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente acuerdo se aplicará solamente al territorio de Aruba.

Artículo XX

Solución de Controversias

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, será objeto, inicialmente,

de negociaciones directas entre las líneas aéreas designadas o entre las Autoridades Aeronáuticas y finalmente entre los respectivos Gobiernos, por la vía correspondiente.

Artículo XXI

Denuncia

En cualquier momento las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo, mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante, por la vía correspondiente.

La denuncia surtirá efecto a los tres meses siguientes a la fecha de la notificación, a menos que sea retirada antes de la expiración de dicho plazo.

Artículo XXII

Vigencia

El presente Acuerdo se aplicará provisoriamente desde la fecha de su firma y entrará en vigor a partir de la fecha en que las Partes Contratantes se comuniquen recíprocamente por escrito que se ha cumplido con las formalidades constitucionalmente requeridas al efecto, en sus respectos países.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en duplicado el 15 de febrero de 2001 en idiomas español y neerlandés, cada versión igualmente auténtica.

Por la República de Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

Por el Reino de los Países Bajos:

GLENBERT F. CROES

Anexo

Cuadro de rutas

A los efectos de la explotación de los servicios convenidos, las Partes Contratantes establecen las rutas siguientes:

Rutas para las lineas aereas designadas por la Republica de Bolivia

Desde puntos en la República de Bolivia, vía puntos intermedios en Sud América y Centro América a Aruba y puntos más allá en ambas direcciones, todo ello con derechos de tráfico de quinta libertad de acuerdo con la nota 3 descrita en la parte inferior.

Rutas para las lineas aereas designadas por Aruba

Desde Aruba, vía puntos intermedios en Sur América y Centro América a un punto de Bolivia y puntos mas allá en ambas direcciones, todo ello con derechos de tráfico de quinta libertad de acuerdo con la nota 3 descrita en la parte inferior.

Capacidad

La capacidad de transporte ofrecida deberá mantener una estrecha relación con la demanda de tráfico.

No obstante lo anterior, las aerolíneas designadas por el Gobierno de Bolivia y Aruba, podrán operar hasta 7 frecuencias semanales sin restricciones en el equipo de vuelo.

NOTAS

1. El tráfico de cabotaje en el territorio de cada una de las Partes Contratantes queda reservado exclusivamente en la empresa o empresas de su nacionalidad.

2. Las aerolíneas designadas tienen la facultad de omitir escalas en el Cuadro de Rutas correspondiente, es decir las empresas podrán operar las escalas en sus rutas en el orden deseado, omitiendo así paradas en uno o todos los puntos de la ruta.

3. Los derechos de quinta libertad en puntos intermedios y puntos mas allá podrán ser utilizados, procesados y explotados previo acuerdo entre las líneas aéreas designadas por Bolivia y Aruba y la autorización de las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

4. La Autoridad Aeronáutica de Bolivia de acuerdo a normas nacionales, hará conocer posteriormente a su similar de Aruba, mediante vía diplomática la designación oficial de la Línea Aérea Boliviana ejecutora del presente Acuerdo.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF BOLIVIA ON INTERNATIONAL AIR TRANSPORT BETWEEN BOLIVIA AND ARUBA

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Bolivia, being parties to the Convention on International Civil Aviation, of 7 December 1944;

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

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the interpretation and the purposes of this Agreement and its annex:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and any amendment thereto that has been ratified by both Contracting Parties.

(b) "Agreement" means this Agreement, its annex and any modification thereof.

(c) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Bolivia, the Deputy Minister of Transport, Communications and Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Ministry of Transport and Communications of Aruba, or, in both cases, any other person or bodies authorized to exercise the functions performed by the said authorities.

(d) "Agreed air services" means the international air services on the routes specified in the annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo or mail.

(e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with article III of this Agreement.

(f) "Tariff" means the price established for the transport of passengers, baggage or cargo, and the conditions under which this price is established, including payments and commissions for agencies and other auxiliary services, but excluding the carriage of mail.

(g) "Frequency" means the number of round trips operated by an airline on a specified route and within a given period.

(h) "Specified routes" means the air routes established in the annex to this Agreement.

(i) "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. Granting of Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the annex to this Agreement.

2. In accordance with the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall, while operating agreed air services, enjoy the following rights:

(a) The right to fly without landing over the territory of the other Contracting Party.

(b) The right to make stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party.

(c) The right to make stops in the said territory of the other Contracting Party, for the purpose of discharging and taking on international traffic in passengers, cargo or mail, at the points specified in the annex.

(d) The right to take on and discharge passengers, cargo or mail of one State destined for the home State of the carrier.

(e) The right to take on and discharge, in a State other than the home State of the carrier, passengers, cargo or mail destined for another State via the home State of the carrier.

Article III. Designation of airlines and authorization to operate

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by written notification to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed air services on the routes specified in the annex, as well as the right to withdraw or alter that designation.

2. Upon receipt of such designation or alteration, the aeronautical authority of the other Contracting Party shall, without delay and in accordance with its laws and regulations, grant the authorization needed to operate the agreed air services.

3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to show satisfactory proof that it is qualified to fulfil the conditions established by its laws and regulations, normally and reasonably applied in respect of the operation of international air services, in accordance with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article II, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed air services.

Article IV. Revocation, Suspension or Restriction of Operating Authorizations

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke an operating authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party, or to suspend the exercise by that airline of the rights spccified in article II of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) Where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;

(b) Where an airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those exclusive rights; or

(c) Where the airline fails to operate the agreed air services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and its annex.

2. Unless revocation, suspension or immediate imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article V. Applicability of laws and regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation and of passengers, erew, baggage, cargo or mail, as well as to procedures for immigration, customs and health measures shall also apply in the said territory to the operations of the designated airline of the other Contracting Party.

2. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject only to a simplified control. Where security regulations so permit, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar duties.

Article VI. Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services on the routes specified in the annex, during the period in which they are in force, in accordance with the provisions established in the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, in respect of flights over its own territory, the validity of certificates of competency or licenees issued to its own nationals by the other Contracting Party or by another State.

Article VII. Duties for the use of airports and facilities

Each Contracting Party shall impose or permit to be imposed just and reasonable duties for the use of airports and other facilities. However, each Contracting Party agrees that such

duties shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by its own national aircraft engaged in similar international air services.

Article VIII. Provision of information

The aeronautical authority of one Contracting Party shall furnish to the aeronautical authority of the other Contracting Party, when so requested, such statistical data as it may deem necessary in order to evaluate the operation of the agreed air services. The aeronautical authorities of each Party may request such information directly from the airlines designated by the other Party.

Article IX. Customs duty

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, fuel, lubricants and other stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from any customs duty, inspection fees and other duties and charges on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt, on the condition of reciprocity, from the same duties and charges, with the exception of charges for services rendered:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits established by the authorities of the said Contracting Party, for use on board aircraft engaged in international services of the other Contracting Party.

(b) Spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party.

(c) Fuel and lubricating oils intended to supply aircraft operated by the designated airline of the other Contracting Party and engaged in international services, even when those stores are consumed during the flight over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

The items referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and stores taken on board the aircraft of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory.

Article X. Aviation security

1. The Contracting Parties reaffirm their commitment to act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at

Montreal on 23 September 1971, and shall also apply any other Convention on the matter that has been ratified by them. The Contracting Parties also declare that their obligation to protect the security of civil aviation against unlawful acts of interference is an integral part of their mutual relations under this Agreement.

2. In their mutual relations, the Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO), insofar as such security provisions apply to them, and shall require operators having a main office or permanent residence in their territories to act in conformity with the said aviation security provisions.

3. Each Contracting Party may adopt, without prejudice to the provisions of the previous paragraph, such additional measures as it may deem necessary to provide for the inspection of passengers, crew and their personal effects, as well as cargo and aircraft stores during embarkation or discharge.

4. Where 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 Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and by other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

5. Should one Contracting Party fail to comply with the aviation security provisions stipulated in this article, the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of that Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen days from the date of the request shall constitute sufficient grounds to withhold, restrict, revoke or impose conditions on the operating authorizations or technical permits of the designated airline of the other Contracting Party.

Article XI. Prohibited areas

The Contracting Parties may restrict or prohibit aircraft belonging to the designated airlines from flying over certain areas of their territory, in accordance with article 9 of the Convention.

Article XII. Computer reservation systems

1. The Contracting Parties agree that:

(a) The interests of consumers of air transport products shall be protected against the misuse of information contained in computer reservation systems, including the misleading presentation thereof;

(b) A designated airline of one Contracting Party and the airline's agents shall enjoy unrestricted and non-discriminatory access to and use of computer reservation systems in the territory of the other Contracting Party;

(c) In this respect, the Computer Reservation System Code of Conduct adopted in the territory of the respective Contracting Parties shall apply.

2. Each Contracting Party shall guarantee free and unimpaired access in its territory by the designated airline of the other Contracting Party to the computer reservation system chosen by the latter as its primary system.

3. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the computer reservation system chosen by the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the computer reservation system of its own designated airline.

Article XIII. Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to establish tariffs for third-freedom and fourth-freedom air transport, based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) Prevention of discriminatory or predatory practices or tariffs;

(b) Protection of airlines with respect to tariffs that are artificially low owing to direct or indirect governmental support or subsidy.

2. Neither of the aeronautical authorities of the Contracting Parties may act unilaterally to prevent the introduction of any tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party, with the exception of the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article.

3. Each Contracting Party may require that the tariffs proposed to be charged, to or from its territory, by the airlines of the other Contracting Party should be notified to or filed with its aeronautical authorities within a period of no more than 60 days before the proposed date of their entry into force.

4. If the aeronautical authority of either Contracting Party considers that a tariff, whether proposed or in force, is incompatible with the considerations set forth in paragraph 1 of this article, it must notify the aeronautical authorities of the other Contractmg Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall then make every effort to resolve the issue between themselves. Either Contracting Party may request consultations, which shall be held within a period of no more than 60 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing, within a period of no more than 30 days, the information necessary for a reasoned resolution of the issue.

5. If the aeronautical authorities reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction was given, each Contracting Party shall make every effort to put that agreement into effect. If, following consultations, there is no mutual agreement, the previous tariff shall remain in force.

Article XIV. Exchange of views and consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties may, whenever they deem it appropriate, hold exchanges of views in order to attain close cooperation and understanding in all matters concerning the interpretation and/or application of this Agreement and its annex.

2. The Contracting Parties may at any time amend and/or modify this Agreement and its annex, or add provisions thereto, by means of direct consultations between their aeronautical authorities. Such consultations shall take place within a period of 60 days from the date on which the request was issued by the Contracting Party concerned to the other Contracting Party, through the appropriate channel.

3. The request for consultation referred to in the previous paragraph shall not render ineffective the execution of any administrative measures that have been or may be taken by one of the Contracting Parties as a result of the interpretation and/or application of this Agreement and its annex.

4. Any modifications to this Agreement shall enter into force once they have been approved in accordance with the constitutional procedures of each Contracting Party.

5. The annex containing the schedule of routes may be modified by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modifications shall be confirmed by an exchange of notes and shall enter into force on the date of such exchange of notes.

Article XV. Transfer of income

1. The designated airline of each Contracting Party shall, at any time, have the right to convert and transfer any income earned from services rendered in the territory of the other Contracting Party in accordance with this Agreement, after its expenses in that territory have been deducted.

2. The conversion shall be permitted at the rate of exchange on the currency market at the time of the transfer and shall not be subject to any charge whatsoever, with the exception of charges for banking services relating to that operation.

3. The transfer of income shall be effected in accordance with the legislation in force in each Contracting Party and shall not be subject to regulatory conditions and provisions that are less favourable than those applied to other foreign airlines operating international air services to and from the territory of either Contracting Party.

Article XVI. Representation of airlines and ground assistance services

1. A designated airline of one Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party such representatives and commercial, operational and technical staff as may be necessary to operate the agreed air services.

2. The needs mentioned in the previous paragraph may be met by the employees of the designated airline of a Contracting Party or by engaging the services of national staff.

3. The representatives and staff of one Contracting Party shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party with respect to income, residency and employment and, in accordance with such laws and regulations, each Contracting Party shall, with a minimum of delay, grant visas and such other documents as may be necessary for the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. Ground assistance services shall be provided in accordance with the legislation of each Contracting Party.

Article XVII. Registration with ICAO

This document shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVIII. Multilateral agreements

Where a multilateral agreement relating to this Agreement enters into force, the latter shall be modified in accordance with the terms of such multilateral agreement to which both Contracting States are parties.

Article XIX. Applicability

In the case of the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to the territory of Aruba.

Article XX. Settlement of disputes

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement shall be the subject of direct negotiations, in the first place, between their designated airlines, or between the aeronautical authorities or, finally, between their respective Governments, through the appropriate channel.

Article XXI. Denunciation

Either Contracting Party may at any time denounce this Agreement, by giving notice in writing to the other Contracting Party, through the appropriate channel.

Such denunciation shall take effect three months after the date of the notice, unless the notice is withdrawn before the expiry of that period.

Article XXII. Entry into force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and shall enter into force on the date on which the Contracting Parties shall have informed each other in writing that they have completed the formalities required in that regard in their respective countries under their constitutions.

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

Done in duplicate on 15 February 2001 in the Spanish and Dutch languages, both texts being equally authentic.

For the Republic of Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

For the Kingdom of the Netherlands:

GLENBERT F. CROES

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

For the purpose of operating the agreed services, the Contracting Parties shall establish the following routes:

Routes for the airlines designated by the Republic of Bolivia

From points in the Republic of Bolivia, via intermediate points in South America and Central America, to Aruba and to points beyond in both directions, all with fifth-freedom traffic rights in accordance with note 3 below.

Routes for the airlines designated by Aruba

From Aruba, via intermediate points in South America and Central America, to one point in Bolivia and to points beyond in both directions, all with fifth-freedom traffic rights in accordance with note 3 below.

Capacity

The transport capacity offered must closely reflect traffic demand.

Notwithstanding the above, the airlines designated by the Government of Bolivia and by Aruba may operate up to seven times per week without restrictions as to the type of aircraft.

NOTES

1. Cabotage traffic in the territory of either Contracting Party shall be reserved exclusively for the national airline or airlines of that Contracting Party.

2. The designated airlines shall have the right to omit stops in the corresponding schedule of routes, in other words the airlines may operate stops on their routes in the order they choose, omitting stops at one or all points of the route.

3. Fifth-freedom traffic rights at intermediate points and points beyond may be used, processed and exploited only with prior agreement between the airlines designated by Bolivia and Aruba and with the authorization of the respective aeronautical authorities.

4. In accordance with national standards, the aeronautical authority of Bolivia shall at a later date inform its counterpart in Aruba, through the diplomatic channel, of the airline officially designated by Bolivia to operate under this Agreement.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ENTRE LA BOLIVIE ET ARUBA

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Bolivie étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation des services aériens réguliers entre leurs territoires;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins d'interprétation et d'application du présent accord et de ses annexes :

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, ainsi que de toute modification apportée à la Convention qui a été ratifiée par les deux Parties contractantes.

b) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses Annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté.

c) Le terme"autorités aéronautiques" s'entend dans le cas de la République de Bolivie du vice ministre des transports, des communications et de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministère des transports et des communications d'Aruba ou, dans les deux cas de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées aux dites autorités.

d) Le terme " services aériens convenus " s'entend de services aériens internationaux sur des routes spécifiées à l'annexe du présent accord pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier.

e) l'expression "entreprise aérienne désignée" désigne l'entreprise de transport aérien qui aura été désignée et autorisée conformément à l'Article III du présent Accord.

f) Le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs ou des conditions concernant le transport du courrier.

g) Le terme " fréquence " désigne le nombre de vols aller-retour assurés par une entreprise sur une route spécifiée pendant une période déterminée.

h) Le terme " routes spécifiées " désigne les routes établies dans l'annexe au présent accord.

i) Les termes "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "compagnie aérienne" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne les articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. Octroi des droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Conformément aux dispositions du présent accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu, des privilèges suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire conformément aux conditions mentionnées dans l'Annexe ;

c) De faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés dans l'Annexe du présent Accord pour embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises ou du courrier.

d) D'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier d'un Etat à destination de l'Etat d'origine du transporteur.

e) D'embarquer ou de débarquer dans un Etat autre que l'Etat d'origine du transporteur, des passagers, des marchandises et du courrier destinés à un autre Etat via l'Etat d'origine du transporteur.

Article III. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en annexe ainsi que de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Au reçu de la désignation ou de la modification, chacune des Parties contractantes accordera sans retard et conformément à ses lois et à ses règlements, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'Article 3 du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus.

Article IV. Annulation ou suspension des droits

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'Article II du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie ;

b) si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits ; ou encore

c) si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord et ses annexes.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article V. Application des lois et des règlements

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un simple contrôle. Si les règlements relatifs à la sécurité le permettent, les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts de droits ou de taxes douanières et de tous autres droits similaires.

Article VI. Acceptation des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilités, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par une partie contractante sont reconnus valides par l'autre partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur des routes spécifiées dans l'annexe durant la période pendant laquelle ils sont en vigueur, conformément aux dispositions établies dans la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre partie contractante ou par un autre Etat.

Article VII. Droits perçus pour l'utilisation des aéroports et d'autres services

Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou d'autres services. Chacune des parties convient néanmoins que ces charges ne doivent pas être supérieures à celles qui sont acquittées par ses propres compagnies aériennes assurant des services aériens internationaux similaires.

Article VIII. Information

L'autorité aéronautique de chacune des parties contractantes fournira à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante, à sa demande, les informations statistiques nécessaires pour évaluer l'exploitation des services convenus. Les autorités aéronautiques de chacune des parties peuvent demander ces informations directement aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article IX. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités pour des services aériens internationaux par des compagnies aériennes désignées d'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les carburants et les huiles lubrifiantes, les produits destinés à la vente (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) sont exonérés des droits de douane, des redevances et autres taxes analogues sur le territoire de l'autre partie contractante à condition qu'ils restent à bord de l'appareil jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés des droits, taxes et autres redevances, sur une base de réciprocité, à l'exception des frais encourus pour une tâche qui a été accomplie :

a) les produits destinés à la vente, embarqués sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante pour l'utilisation à bord d'aéronefs exploités en services internationaux par la compagnies aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités en services convenus par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et huiles lubrifiantes qui seront utilisés pour l'exploitation en services convenus des aéronefs de l'autre Partie contractante même si ces produits sont utilisés sur une partie de la route traversant le territoire de l'autre Partie contractante d'où ils ont été embarqués.

Il est possible de demander que les matériels mentionnés aux alinéa a), b) et c) soient placés sous supervision douanière.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire.

Article X. Sécurité

1. Les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard des 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 ainsi que les dispositions de toute convention sur cette question qu'elles ont ratifiée. Les parties contractantes déclarent que leur obligation de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte illicite constitue une partie intégrante de leurs relations mutuelles en vertu du présent accord.

2. Dans leurs relations mutuelles, les parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la séeurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la mesure où lesdites dispositions leur sont applicables. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

3. Chacune des Parties contractantes peut adopter, sans porter préjudice aux dispositions du paragraphe précédent, les mesures supplémentaires qu'elle estime nécessaires pour contrôler les passagers, les équipages, les effets personnels, ainsi que les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement.

4. Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

5. Lorsqu'une Partie contractante ne se conforme pas aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avee les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou le permis technique accordé à une ou à des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article XI. Zones interdites

Les Parties contractantes peuvent limiter le survol ou interdire aux aéronefs appartenant à des entreprises désignées de survoler certaines zones de leur territoire, conformément à l'article 9 de la convention.

Article XII. Système informatique de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues :

a) Que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature contenues dans le système informatique de réservation, y compris leur présentation fallacieuse ;

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

c) Qu'à cet égard, le code conduite du Système informatique de réservation sera appliqué sur le territoire des parties contractantes respectives.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire.

3. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée.

Article XIII. Tarifs

1. Chacune des Parties contractantes devra permettre aux entreprises désignées de l'autre partie de fixer des tarifs de troisième et de quatrième liberté de service aérien basés sur des considérations commerciales sur le marché. Les interventions des parties contractantes devront être limitées à :

a) la prévention des pratiques et des tarifs discriminatoires ;

b) la protection des compagnies aériennes en ce qui concerne des tarifs qui sont artificiellement bas ou qui bénéficient d'appui ou de subvention direct ou indirect des gouvernements.

2. Les autorités aéronautiques des parties contractantes ne peuvent pas agir unilatéralement pour empêcher l'introduction d'un tarif qu'une entreprise désignée de l'une des parties contractantes a l'intention d'imposer ou a imposé, à l'exception des dispositions 3 et 4 du présent article.

3. Chacune des Parties contractantes peut exiger que les entreprises de l'autre partie notifient auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elle se propose de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination du territoire au moins 60 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur.

4. Si l'autorité aéronautique de l'une ou l'autre des parties estime que le tarif proposé ou qui est en vigueur ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle doit notifier les autorités aéronautiques de l'autre partie des raisons du désaccord le plus tôt possible. Les autorités aéronautiques des deux parties contractantes doivent faire tous leurs efforts pour résoudre entre eux le différend. Chacune des parties peut demander des consultations qui doivent se tenir 60 jours au plus tard après réception de l'avis de désaccord et les parties doivent coopérer à la fourniture des renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question.

5. Si les parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'entre elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord. Si à la suite de consultations, il n'y a pas d'accord mutuel, ce tarif sera maintenu.

Article XIV. Echange de vues et consultations

1. Les autorités aéronautiques des parties contractantes peuvent, si ellcs estiment que c'est nécessaire, procéder à des échanges de vues afin d'arriver à une coopcration et à une compréhension étroite sur tous les sujets relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord et de ses annexes.

2. Les parties contractantes pourront à tout moment modifier ou amender le présent accord et ses anncxes ou y ajouter des dispositions, moyennant des consultations directes entre leurs autorités aéronautiques. Ces consultations devront commencer dans les 60 jours de la date de la demande par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante par les voies appropriées.

3. La demande de consultation mentionnée dans le paragraphe précédent ne rend pas caduque l'exécution des mesures administratives qui ont été prises ou qui peuvent être prises par une des parties contractantes du fait de l'interprétation ou de l'application du présent accord et des annexes.

4. Toute modification du présent accord ne peut entrer en vigueur qu'après une approbation conforme aux procédures constitutionnelles de chacune des parties contractantes.

5. L'annexe où figure le tableau des routes peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Ces modifications seront confirmées par un échange de notes et entreront en vigueur à la date desdits échanges.

Article XV. Transfert des revenus

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes a le droit de convertir et de transférer librement toute recette provenant de l'exploitation de services convenus sur le territoire de l'autre partie contractante conformément au présent accord, après déduction des dépenses effectuées sur ledit territoire.

2. La conversion est effectuée au taux de change sur le marché monétaire au moment du transfert et n'est soumise à aucune redevance sauf les agios relatifs à la transaction.

3. Ledit transfert est effectué conformément à la législation en vigueur dans chacune des parties contractantes et ne doit pas être soumis à des conditions qui seraient moins favorables à celles qui seraient appliquées à d'autres entreprises aériennes étrangères exploitant des services aériens internationaux effectuant l'allcr-retour sur le territoire de l'une ou l'autre des parties contractantes.

Article XVI. Représentation des compagnies aériennes et services au sol

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante, sur la base de la réciprocité, un personnel chargé des

activités commerciales, opérationnelles et techniques nécessaires pour exploiter les services aériens convenus.

2. Les besoins mentionnés dans le paragraphe précédent peuvent être accomplis par les employés de l'entreprise désignée d 'une partie contractante ou par le recrutement d'un personnel local.

3. Les représentants et le personnel de l'une des parties contractantes seront soumis aux lois et aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre partie contractante en ce qui concerne le revenu, la résidence et l'emploi et, conformément aux lois et aux règlements, chacune des parties contractantes devra accorder dans un délai minimum des visas et d'autres documents qui peuvent être nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Les services au sol seront fournis conformément à la législation de chacune des parties contractantes.

Article XVII. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent document sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XVIII. Applicabilité des accords internationaux

Si un accord multilatéral concernant tout point couvert par le présent accord entre en vigueur, les dispositions de l'accord international auquel les deux Etats sont parties remplaceront les dispositions correspondantes du présent accord.

Article XIX. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent accord ne s'appliquera qu'au territoire d'Aruba.

Article XX. Règlements des différends

Tout différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord devra faire l'objet en premier lieu de négociations directes entre les entreprises aériennes désignées ou entre les autorités aéronautiques ou finalement entre leurs gouvernements respectifs par des voies appropriées.

Article XXI. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord par des voies appropriées. La dénonciation sera effective trois mois après la date de la notification à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article XXII. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à partir de la date de sa signature et entrera en vigueur à la date à laquelle les parties se seront notifiées par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités internes respectives nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait le 15 février 2001 en deux copies originales en espagnol et en néerlandais, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :

MAURICIO NAVARRO

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

GLENBERT F. CROES

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

En vue de l'exploitation des services convenus, les Parties contractantes devront établir les routes suivantes :

Routes pour les entreprises désignées par la République de Bolivie

A partir de points dans la République de Bolivie, via des points intermédiaires en Amérique du sud et en Amérique centrale jusqu'à Aruba et à des points au-delà dans les deux directions, le tout avec les droits de transport de la cinquième liberté conformément à la note 3 ci-dessous.

Routes pour les entreprises désignées par Aruba

A partir d'Aruba, via des points intermédiaires en Amérique du sud et en Amérique centrale jusqu'à un point en Bolivie et à des points au-delà dans les deux directions, le tout avec les droits de transport de la cinquième liberté conformément à la note 3 ci-dessous.

Capacité

La capacité de transport proposée doit refléter expressément la demande de transport.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, les entreprises aériennes désignées par le gouvernement de Bolivie et par Aruba peuvent exercer leurs activités sept fois par semaine sans aucune restriction telle que celle relative au type d'aéronef.

Notes

1. Le transport de cabotage sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes doit être réservé exclusivement aux entreprises aériennes nationales de celles-ci.

2. Les entreprises aériennes désignées ont le droit de supprimer des escales sur des tableaux correspondant des routes, en d'autres termes, les entreprises ont le droit d'effectuer des escales sur leurs routes dans l'ordre qu'ils choisissent et de supprimer des escales à un point ou sur tous les points de leur route.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà ne peuvent être utilisés, transformés ou exploités qu'avec l'assentiment préalable des entreprises désignées par la Bolivie et Aruba et avec l'autorisation des autorités aéronautiques respectives.

4. Conformément aux normes nationales, l'autorité aéronautique de Bolivie doit à une date ultérieure faire savoir à son homologue d'Aruba, par voie diplomatique, le nom de la compagnie désignée par la Bolivie pour exploiter les services aériens convenus conformément au présent accord.

No. 40032

Netherlands
and
Barbados

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Barbados for air services between and beyond their respective territories (with annexes). Bridgetown, 27 November 1992

Entry into force: *provisionally on 27 November 1992 by signature and definitively on 23 November 1994 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

Pays-Bas
et
Barbade

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Barbade relatif anx services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexes). Bridgetowu, 27 novemhre 1992

Entrée en vigueur : *provisoirement le 27 novembre 1992 par signature et définitivement le 23 novembre 1994 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF BARBADOS FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Barbados, being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

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

b. the term "aeronautical authorities" means:

- for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;

- for Barbados the Minister rcsponsible for Civil Aviation; or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

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

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

f. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air scrvice pursuant to article 2 of this Agrecment and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

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

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

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

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

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

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline(s) of the other Contracting Party:

a. the right to fly across its territory without landing; and

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Change of aircraft

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

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

b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4. Designation and authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by Diplomatic Note to the other Contracting Party one or more airlines to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

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

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

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

Article 5. Revocation and suspension of authorization

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

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

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

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

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, and the provisions of this Agreement, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties. The airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the routes. Where one Contracting Party has not designated an airline, the tariffs shall be drawn up by the designated airline(s) of the other Contracting Party. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agreed to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall bc reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endea vour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

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

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

Article 7. Commercial activities

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

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

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

2. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, opera-

tional and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

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

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

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

Article 8. Fair competition

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

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

Article 9. Scheduling of services

1. The airline(s) designated by each Contracting Party shall submit for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, the proposed timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. Such approval shall not be unreasonably withheld.

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

Article 10. Customs duties and other charges

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

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

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

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

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

Article 11. Taxation

Income or profits from the operations of aircraft in international traffic derived by a designated airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the Government of the other Contracting Party.

Article 12. Transfer of funds

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

2. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the date of submission of the request for transfer and shall not be subject to any charges except normal charges and fees collected by banks for such transactions. Approval for such conversion shall be received without unreasonable delay.

Article 13. Application of laws, and regulations and procedures

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

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

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

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

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

Article 14. Recognition of certificates and licenses

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

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

Article 15. Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting

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

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 16. Consultation and amendment

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

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by exchange of diplomatic notes.

Article 17. Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. In the event that negotiation is unsuccessful, the Contracting Parties may refer the dispute to the International Civil Aviation Organisation or another third Party for an opinion.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, or by the referral mentioned in paragraph I above, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days of the date of receipt by either Contracting 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 Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the tribunal. The tribunal will report within three (3) months of its appointment.

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

4. The expenses of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 18. Termination

1. Either Contracting Party may at any time notify through diplomatic channels the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notification shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19. Registration with ICAO

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

Article 20. Applicability of Multilateral Agreements

If a Multilateral Agreement concerning any matters covered by this Agreement accepted by both Parties enters into force, the relevant provisions of that Agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement shall be affected by the provisions of the Multilateral Agreement.

Article 21. Applicability

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

Article 22. Entry into force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Bridgetown on the twenty-seventh day of November, 1992 in the English language.

H. E. JONKHEER W. T. SIX

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

HON. PHILIP M. GREAVES

For the Government of Barbados

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

SCHEDULE I

The following route may be operated by the airlines designated by the Government of Barbados:

Agreed route:

Point of departure	Intermediate points	Destination in the Netherlands	Points beyond
Bridgetown	Antigua, St. Lucia Points in the United Kingdom One point in Europe excluding Scandinavia but including Copenhagen	Amsterdam	Points in Germany Copenhagen, Stockholm One point to be agreed upon between the aeronautical authorities

Notes:

1. Agreed services may be operated in both directions.

2. Points may be served in any order provided all services commence or terminate at Brdgetown.

3. The designated airline or airlines of Barbados may only exercise own stopover traffic rights at Copenhagen, Stockholm and the one point beyond to be agreed upon between the aeronautical authorities.

4. Additional fifth freedom traffic rights shall only be exercised subject to prior consultations between the aeronautical authorities of both Parties.

5. Unless otherwise agreed between the Parties, the designated airlines of each Party shall have the right to operate all points of their respective route schedules with any frequency, any type of aircraft in any configuration, and may omit any or all intermediate and beyond points.

ANNEX 2. SCHEDULE OF ROUTES

SCHEDULE II

The following route may be operated by the airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Agreed route:

Points of departure	Intermediate points	Destination in Barbados	Points beyond
Points in the Netherlands	Points in the United Kingdom	Bridgetown	Georgetown
	Points in Germany		One point to be agreed upon between the aeronautical authorities
	Antigua, St. Lucia Jamaica		

Notes:

I. Agreed services may be operated in both directions.

2. Points may be served in any order provided all services commence or terminate in the Netherlands.

3. The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may only exercise own stopover traffic rights at Antigua, St. Lucia and the one point beyond to be agreed upon between the Aeronautical Authorities.

4. Additional fifth freedom traffic rights shall only be exercised subject to prior consultations between the Aeronautical Authorities of both Parties.

5. Unless otherwise agreed between the Parties, the designated airlines of each Party shall have the right to operate all points of their respective route schedules with any frequency, any type of aircraft in any configuration, and may omit any or all intermediate and beyond points.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA BARBADE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Barbade, 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 progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

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

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des travaux publics;

Pour la Barbade, le Ministre chargé de l'aviation civile ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement dudit Ministre;

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

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

e) Les expressions " services aériens ", " service aérien international" ou " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " services convenus " et " routes indiquées " s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans la section appropriée de l'annexe au présent Accord;

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

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

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

I. Des conditions de rétablissement et de l'application d'un tarif; et

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

Article 2. Octroi des droits

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

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

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non-commerciale; et

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

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera censée conférer à une ou des entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Changement d'appareils

1. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'appareil sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point de routes indiquées, à condition que :

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

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

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

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

Article 4. Désignation et autorisation

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

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

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

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

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

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

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

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

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

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 16 du présent accord.

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, être concertés entre les entreprises désignées par les deux parties contractantes. Les entreprises peuvent se consulter sur la totalité ou sur une partie des routes. Si une des parties n'a pas désigné une entreprise, les tarifs seront décidés par l'entreprise désigné de l'autre partie contractante. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi concertés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moinsquarante-cinq (45) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être concerté conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif concerté conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément à l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à rétablissement de nouveaux tarifs.

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

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

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

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

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

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

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

5. Les parties contractantes, s'agissant du personnel exerçant certains services et tâches temporaires, devront renoncer à appliquer les prescriptions relatives aux permis de travail et aux visas temporaires ou autres documents analogues, sauf circonstances particulières à définir par les autorités compétentes concernées. Si lesdits permis, visas ou documents sont exigés, ils seront délivrés immédiatement et sans frais afin de ne pas retarder l'entrée du personnel en question dans le pays.

Article 8. Concurrence loyale

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

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

Article 9. Horaires

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des parties contractantes doit communiquer pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante 45 jours avant la mise en exploitation, les horaires de ses services en indiquant leur fréquence, le type d'aéronef utilisé, la configuration et le nombre des sièges mis à la disposition du public. Cette approbation ne peut être raisonnablement refusée.

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

Article 10. Taxes, douanes et redevances

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

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

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

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

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburant et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui pourront exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Imposition

Les recettes ou les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international perçus par une entreprise désignée qui réside sur le territoire d'une partie contractante pour des objectifs relatifs à l'impôt sur le revenu seront exonérés de l'impôt sur le revenu et de tout autre impôt imposés par le Gouvernement de l'autre partie contractante.

Article 12. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces rec-

ettes. Dans ces transferts nets entreront le produit de la vente dans n'importe quel devise, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

2. La conconversion et le rapatriement des fonds seront permis sans aucune restriction au taux du marché prévalant à la date de la demande de transfert pour des paiements courant et ne seront soumis à aucune redevance sauf les commissions normales prélevées par les banques sur de telles transactions. L'approbation de la reconversion devra être consentie dan des délais raisonnables.

Article 13. Application des lois, règlements et formalités

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

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

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

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

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

Article 14. Reconnaissance des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à con-

dition toutefois que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

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

Article 15. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la navigation aérienne civile contre les comportements illicites fait partie intégrante du présent accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations en droit international, les parties agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties audites conventions.

2. Les Parties contractantes sont convenues de s'apporter mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des passagers, de l'équipage des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes dans leurs relations mutuelles agiront conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui constituent des annexes de la convention dans la mesure où ces dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs enregistrés chez elles ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège social principal ou leur résidence permanente sur le territoire ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité visées au paragraphe 3 ci-dessus , appliqués par l'autre partie lors de l'arrivée, du départ et du séjour sur son territoire. Chaque partie contractante garantit que des mesures suffisantes sont effectivement prises sur son territoire en vue de protéger les aéronefs et de protéger les passagers, l'équipage, les bagages à main, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement et l'atterrissage. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande de l'autre partie contractante visant la prise de mesures de sécurité spéciales en vue de faire face à une menace spécifique.

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

Article 16. Consultation et amendement

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

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées oralement ou par correspondance.

3. Tout amendement ou toute modification au présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités juridiques respectives.

4. Tout amendement ou toute modification de l'Annexe au présent Accord devra être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet à une date qui sera déterminée par l'échange de notes diplomatiques.

Article 17. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociations. Si les négociations n'aboutissent pas les parties peuvent convenir de soumettre le différend à l'OACI ou à une tierce partie pour opinion.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations ou par la procédure mentionnée au paragraphe 1, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis par décision à un tribunal de trois arbitres: dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties eontractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers et assurer la fonction de président du tribunal arbitral. Le tribunal doit rendre sa décision trois mois après sa désignation.

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

4. Les dépenses du tribunal seront partagées de façon équitable par les parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

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

2. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendra effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante manque à accuser réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 20. Applicabilité des accords internationaux

Si un accord multilatéral concernant tout point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplaceront celles correspondantes du présent accord. Des consultations conformes à l'article 16 du présent accord peuvent être organisées en vue de déterminer dans quelle mesure le présent accord est affecté par les dispositions de l'accord multilatéral.

Article 21. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du jour de sa signature et entrera en vigueur le jour auquel les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la législation de leur pays.

En foi de quoi les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait le 27 novembre 1992 en double exemplaire à Bridgetown, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas
H.E. JONKHEER W.T. SIX

Pour le Gouvernement de la Barbade
PHILIP M. GREAVES

ANNEXE 1. TABLEAU DES ROUTES

TABLEAU I

L'entreprise désignée pour le Gouvernement de la Barbade a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Route convenue :

Point de départ	Points intermédiaires	Destination aux Pays-Bas	Points au-delà
Bridgetown	Antigua, Ste. Lucie	Amsterdam	Points en Allemagne
	Points au Royaume-Uni		Copenhague, Stockholm
	Un point en Europe à l'exception de la Scandinavie mais comprenant Copenhague		Un point convenu entre les autorités aéronautiques

Notes:

1. Les services convenus peuvent être exploités dans les deux directions.

2. Les points peuvent être desservis dans n'importe quel ordre à condition que tous les services commencent ou se terminent à Bridgetown.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées de la Barbade ne peuvent exercer leurs droits d'escale qu'à Copenhague, Stockholm et à un point au-delà convenu entre les autorités aéronautiques.

4. Les droits de cinquième liberté supplémentaires pourront être exercés après des consultations préalables des autorités aéronautiques des deux parties

5. A moins que les parties n'en décident autrement, les entreprises désignées des Parties contractantes ont le droit d'exploiter tous les points de leurs tableaux de route respectifs sans restriction en ce qui la fréquence des vols, les types d'aéronefs et les plans et omettre n'importe quel point ou tout point intermédiaire et au-delà.

ANNEXE 2. TABLEAU DES ROUTES

TABLEAU II

L'entreprise désignée pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Route convenue :

Point de départ	Points intermédiaires	Destination à la Barbade	Points au-delà
Points au Pays-Bas	Points au Royaume-Uni	Bridgetown	Georgetown
	Points en Allemagne		Un point convenu entre les autorités aéronautiques
	Antigua, Ste Lucie Jamaïque		

Notes:

1. Les services convenus peuvent être exploités dans les deux directions.

2. Les points peuvent être desservis dans n'importe quel ordre à condition que tous les services commencent ou se terminent au Pays-Bas.

3. L'entreprise ou les entreprises désignées de la Barbade ne peuvent exercer leurs droits d'escale qu'à Antigua, Ste Lucie et à un point au-delà convenu entre les autorités aéronautiques.

4. Les droits de cinquième liberté supplémentaires pourront être exercés après des consultations préalables des autorités aéronautiques des deux parties

5. A moins que les parties n'en décident autrement, les entreprises désignées des parties contractantes ont le droit d'exploiter tous les points de leurs tableaux de route respectifs sans restriction en ce qui la fréquence des vols, les types d'aéronefs et les plans et omettre n'importe quel point ou tout point intermédiaire et au-delà.

No. 40033

Netherlands
and
Algeria

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the People's Democratic Republic of Algeria (with annex). Algiers, 22 March 1987

Entry into force: *26 November 1992 by notification, in accordance with article XVI*

Authentic texts: *Arabic, Dutch and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

Pays-Bas
et
Algérie

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports aériens (avec annexe). Alger, 22 mars 1987

Entrée en vigueur : *26 novembre 1992 par notification, conformément à l'article XVI*

Textes authentiques : *arabe, néerlandais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

ملحق

جدول الطرق

(1) أ) هولندا

الطرق التي يمكن استغلالها من طرف المؤسسة المعينة من قبل حكومة مملكة هولندا

أمستردام - نقطة وسيطة تحدد بالاتفاق مشترك-الجزائر العاصمة - نقاط فيما بعد تحدد بموجب اتفاق مشترك و العكس.

ب) الجزائر

الطرق التي يمكن استغلالها من طرف المؤسسة المعينة من قبلحكومة الجمهورية الجزائرية :

الجزائر العاصمة - نقطة وسيطة تحدد بالاتفاق مشترك-

امستردام - نقاط فيما بعد تحدد بموجب اتفاق مشترك

2) يمكن تجاهل بعض النقاط الواردة في جدول الطرق أثناء جزءأو كل من عمليات الطيران على اختيار المؤسسات المعينة.

3) يمكن استغلال النقط الاتية في جدول الطرق وفقا لأي ترتيب.

4) عند استغلال المؤسسة المعينة لخطها يمكن لها التوقف عند نقطة أو عدة نقاط أخرى من دون النقاط المرخص بها في جدول الطرق الا أنها لاتتمتع بالحق في الحركة بين هذه النقطة أو النقاط و اقليم دولة الطرف الاخر المتعاقد.

يستفيد هذا الاتفاق بعد سنة من تاريخ استيلام الطرف الآخر المتعاقد للاعلان الا اذا سحب اعلان الالغاء بموجب اتفاق مشترك قبل انقضاء هذه المهلة.

في حالة عدم وجود اعلام بالاستلام من قبل الطرف الآخر المتعاقد يعتبر هذا الاعلام كأنه استلم بعد أربعة عشرة (14) يوما من استيلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

و اثباتا لذلك ، فان الموقعين أدناه المفوضين قانونيا من طرف حكومتيهما وقعا على هذا الاتفاق.

حرر في نسختين بالجزائر في 22 مارس 1987

باللغات النيرلاندية و العربية و الفرنسية و لكل نص نفس القيمة القانونية

عن حكومة مملكة هولندا

هانس فان دار روك

وزير الشؤون الخارجية

عن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

رشيد بن يلس

وزير النقل

و في هذه الحالة يكون الحكم الثالث من رعايا دولة أخرى :

فيتصرف هذاالأخير بصفته رئيس المحكمة و يحدد المكان الذي يجري فيه التحكيم.

3) يتعهد الطرفان المتعاقدان بالامتثال لكل قرار صادر طبقاللفقرة الثانية لهذه المادة .

4) توزع نفقات التحكيم بالتساوي مابين الطرفين المتعاقدين .

المادة الرابعةعشرة) اذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أحد أحكام هذا الاتفاق أو ملحقه ، يحق له أن يستشير الطرف الآخر.

تنطلق هذه الاستشارات مابين سلطات الطيران المختصة عن طريق المناقشات و المراسلات بعد ستين (60) يوما على الأكثر من تاريخ الطلب.

2) يتفق الطرفان المتعاقدان بواسطة مذكرات ديبلوماسية علىكل تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه مقرر خلال الاستشاراتالمشار اليها في الفقرة الأولى أعلاه .

3) يدخل كل تعديل للاتفاق حيز التنفيذ انطلاقا من تاريخ اشعار الطرفين المتعاقدين بعضهما الآخر كتابيا بمطابقة الاجراءات الدستورية المطلوبة لهذا الغرض.

4) يبدأ سريان كل تعديل يطرأ على ملحق هذا الاتفاق من تاريختبادل المذكرات الديبلوماسية المشار اليها في الفقرة الثانية من هذه المادة .

المادة الخامسة عشرة) يتم تعديل هذا الاتفاق بتبادل مذكرات ديبلوماسية حتى يتسنى تحقيق الانسجام مع أي اتفاق متعدد الاطراف قد يربط بينالطرفين المتعاقدين.

المادة السادسة عشرة) 1) يسري هذا الاتفاق ابتداء من تاريخ اشعار الطرفين كليهما بمطابقة الاجراءات الدستورية لهذا الغرض.

2) فيما يخص المملكة الهولندية لا يسري هذا الاتفاق الا على جهة المملكة الممتدة على أوروبا.

المادة السابعةعشرة) يحق لكل طرف متعاقد تبليغ الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بالكتابة و عن الطريق الديبلوماسي قراره بالغاء هذا الاتفاق

يرسل هذا الاعلان في آن واحد الى منظمة الطيرانالمدني الدولي.

6) و اذا لم تتوصل سلطات الطيران الى اتفاق حول تحديد التعريف المشار اليه في الفقرة 5 أعلاه ، فيمكن تسوية الخلاف وفقا لأحكام المادة 13 من هذا الاتفاق.

7) تبقى التعريفات المحددة طبقا لنصوص هذه المادة سارية المفعول الى أن توضع تعريفات جديدة وفقا لأحكام هذه المادة بغض النظر على أحكام الفقرات السابقة في هذه المادة.

8) يحق للمؤسسة المعينة لأحد الطرفين تطبيق في أي وقت تعريفه وافقت على تطبيقها سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر لفائدة مؤسسة الخاصة أو مؤسسة أية دولة أخرى.

مادة الحادية عشرة) يمنح كل طرف متعاقد المؤسسة المعينة للطرف الآخر الحق في استعمال الايرادات الناتجة عن نقل المسافرين ، و البضائع و البريد لاجراء النفقات المرتبطة بالمجرى العادي لعملياتها في اقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر

و الاحالة الحرة لفائض الايرادات بالسعر الرسمي للصرف.

تتم هذه الاحالة بصفة منتظمة في مهلة معقولة طبقا لنظام الصرف الساري.

مادة الثانية عشرة) بروح تعاونية وثيقة تستير سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين بعضهما البعض من حين الى آخر لضمان التطبيق و المراعاة الحسنة لأحكام هذا الاتفاق و ملحقه .

مادة الثالثة عشرة) 1) في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق يحاول الطرفان المتعاقدان تسويته عن طريق المفاوضة في المرحلة الأولى.

2) اذا فشل الطرفان المتعاقدان في تسويته بواسطة المفاوضة يمكن لهما أن يتفقا على عرض النزاع على قرار شخص أو أية هيئة أو برضاء أحدهما على قرار محكمة مكونة من ثلاثة (3) محكمين ، اثنين معينين من الطرفين المتعاقدين و الثالث معين من الاثنين الأولين

يعين كل طرف متعاقد حكما في مهلة ستين يوما (60) انطلاقا من تاريخ تسليم أحد الطرفين عن الطريق الديبلوماسي مذكرة يطلب بموجبها التحكيم في حين أن الحكم الثالث يتم تعيينه في مهلة ايضافية محددة بستين (60) يوما.

و في حالة عدم تعيين حكم من قبل أى أحد الطرفين المتعاقدين في الأجل المحدد أو حالة عدم تعيين الحكم الثالث في الأجل المحدد يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو أكثر حسب الأحوال.

3) لا يجوز تفريغ التجهيزات العادية للطائرات، قطع غيارها الذاخائر و الاحتياطات من الوقود و الزيوت الموجودة على متن الطائرات المستعملة من المؤسسة المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين ، في اقليم الطرف المتعاقد الآخر الا برضاء السلطات الجمركية لهذا الاقليم .

تخضع هذه المواد الى حال استعمالها أو اعادة تصديرها أو تغيير توجيهها الى الرقابة الجمركية .

المادة العاشرة : 1) يحدد السعر القابل للتطبيق في الخدمات المتفق عليها بين اقليمي الطرفين المتعاقدين بنسب معقولة بأخذ اعتبار كل العناصر المحددة و المتضمنة كلفة الاستغلال و ربح معقول و ميزات كل خدمة و التعريفات المطبقة من طرف مؤسسات نقل جوي أخرى.

2) تحدد التعريفات المشار اليها في الفقرة الأولى من هذه المادة في حدود الامكان ، باتفاق مشترك بين المؤسسات المعينة لكلى الطرفين المتعاقدين وبعد استشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل على نفس الطريق و على جزء منه .

تلتزم المؤسسات المعينة ، بقدر المستطاع بتحقيق هذا الاتفاق باللجوء الى اجراء تحديد التعريفات الموضوعة من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي.

3) تعرض التعريفات المشار اليها في الفقرة الأولى من هذه المادة الى مصادقة سلطات الطيران المدني لكلى الطرفين المتعاقدين قبل 45 يوما من التاريخ المقرر لدخولها حيز التنفيذ .

و في حالات خاصة يتسنى تخفيض هذه الفترة شريطة أتفاق السلطات المذكورة .

4) يمكن أن تتم المصادقة المشار اليها في الفقرة 3 من هذه المادة بصفة واضحة ، واذا انقضت مهلة 30 يوما انطلاقا من تاريخ عرض طلب مصادقة التعريفات من غير أن تخبر سلطات الطيران لاحد الطرفين المتعاقدين و سلطات الطيران للطرف المتعاقد بعدم رضاها بهذه التعريفات ، تعتبر هذه التعريفات مقبولة .

و اذا قبلت سلطات الطيران فترة أقل لتقديم التعريفات يمكنها أيضا أن تتفقا على أن تكون الفترة الممنوحة للسلطات لتقديم اعتراضاتها أقل من 30 يوما .

5) و في حالة ما اذا رفضت سلطات الطيران المصادقة على التعريفات التي عرضت عليها من قبل المؤسسات المعينة أو لحسابها طبقا للفقرة 4 من هذه المادة و خلال فترة 30 يوما المعمول بها طبقا للفقرة 4 أعلاه ، تحاول سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين أن تحدد التعريفات باتفاق مشترك.

المادة السابعة : تعتبر شهادات صلاحية الملاحة و براءة الكفاءة و الشهادات المسلمة أو المحددة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين و التي لا زالت نافذة المفعول صالحة لاستغلال الخدمات المتفق عليها شريطة أن تكون هذه الشهادات و البراءات الكفاءة المسلمة أو مصادقا عليها وفقا للقواعد المعدة طبقا للاتفاقية يحتفظ طرف متعاقد بحق عدم الاعتراف بصحة براءات الكفاءة و الشهادات المسلمة لرعاياه من قبل الطرف الآخر غرض الطيران فوق اقليمه الخاص.

المادة الثامنة : 1) لا تزيد الرسوم المفروضة في اقليم أحد الطرفين المتعاقدين و الخاصة باستعمال المطارات أو منشآت الطيران الأخرى من قبل طائرات مؤسسة نقل جوي معينة على تلك التي تفرض على طائرات مؤسسة نقل جوي وطنية تقوم بخدمات دولية مماثلة.

2) لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفضل مؤسسته الخاصة أو أية مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة معينة للطرف الآخر في تطبيق أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الهجرة و حالات الحجز الصحي و تنظيمات أخرى مماثلة و لا في استعمال المطارات و الطرق الجوية و خدمات الحركة الجوية و المنشآت المرتبطة بها و الواقعة تحت اشرافها .

المادة التاسعة : 1) تعفى من الرسوم الجمركية و نفقات التفتيش و الرسوم الأخرى عند الدخول الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر الطائرات التي تستعملها المؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين في الحركة الدولية ، و كذلك تجهيزاتها العادية و قطع غيارها و احتياطاتها من الوقود و الزيوت، و ذخائرها على متن الطائرة (بما فيها المواد الغذائية المشروبات و التبغ)، و أجهزتها الاعلانية شريطة أن تبقى هذه التجهيزات والاحتياطات و الذخائر على متن الطائرة الى أن تتم اعادة تصديرها.

2) تطبق الاعفاءات الممنوحة وفقا لهذه المادة على الأشياء المشار اليها في الفقرة 1 من هذه المادة في حالة :

أ) دخولها الى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة المؤسسة المعينة للطرف الآخر و لحسابه .

ب) الاحتفاظ بها على متن الطائرات للمؤسسة المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين أثناء وصولها الى اقليم الطرف الآخر أو مغادرته له .

ج) أخذها على متن طائرات المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر و المخصصة للاستعمال في اطار استغلال الخدمات الجوية

أ) متطلبات الحركة من و الى اقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

ب) متطلبات حركة المنطقة التي تعبرها المؤسسة المعينة أخذا بالاعتبار الخدمات الأخرى للنقل الجوي المعدة من قبل مؤسسات النقل الجوي للدول الموجودة بالمنطقة .

ج) متطلبات الخدمات الطويلة المدى .

5) لتحقيق المبادئ المنصوص عليها في هذه المادة تعرض المؤسسة المعينة لطرف متعاقد على سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر خلال 30 يوم على الأكثر قبل بداية استغلال الخدمات المتفق عليها ، برنامج الاستغلال المتضمن عدد الرحلات و أنواع الطائرات المستعملة و أيام و أوقات الاستغلال و تغيراتها اللاحقة .

المادة السادسة : تطبق قوانين و أنظمة كل طرف متعاقد و المتعلقة بدخول الطائرات المستعملة للملاحة الدولية في اقليمه و الخروج منه أو الخاصة بالاستغلال و ملاحة هذه الطائرات أثناء وجودها بحدود اقليمه على طائرات المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2) يلتزم المسافرون و الطاقم و مرسلو البضائع اما شخصيا أو اما من خلال طرف ثالث يعمل باسمهم و لحسابهم باحترام القوانين و الأنظمة التي تحكم دخول و ابقاء و خروج المسافرين و الطاقم و البضائع و البريد في اقليم دولة كل طرف متعاقد ، مثل تلك التي تطبق بالدخول و لشكليات العطلة و الهجرة و الجمارك و التدابير الناجمة عن الأنظمة الصحية

3) يخضع المسافرون الذين يعبرون اقليم دولة طرف متعاقد لرقابة جد مختصرة باستثناء تدابير الأمن المتخذة ازاء الأعمال اللاشرعية ضد الطيران المدني.

تعفى البضائع و الأمتعة في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية و الرسوم المماثلة لها الأخرى

المادة الرابعة : 1) يحق لكل طرف متعاقد أن يلغي رخصة الاستغلال المنصوص عليها في المادة 3 من هذا الاتفاق أو أن يوقف ممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق من طرف المؤسسة التي عينها الطرف الآخر المتعاقد أو أن يخضع ممارسة هذه الحقوق الى الشروط التي يراها ضرورية في حالة :

أ) عدم اقتناعه بأن حصة غالبة للملكية و الرقابة الفعلية لهذه المؤسسة تعود للطرف الذي قام بتعيين المؤسسة أو لرعاياه أو لكليهما أو في

ب) عدم امتثال هذه المؤسسة لقوانين و أنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، أوفي

ج) عدم استغلال الخدمات المتفق عليها من قبل هذه المؤسسة وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق و ملحقه .

2) ماعدا اذا كان الالغاء أو الايقاف أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة ذات ضرورة فورية تفاديا لمخالفات جديدة للقوانين و الانظمة ، فانه لا يمكن ممارسة مثل هذا الحق الا بعد استشارة الطرف المتعاقد الآخر.

مادة الخامسة : 1) تتمتع المؤسسات المعينة بامكانيات عادلة و متوافية فيما يخص استغلال الخدمات المتفق عليها.

2) يجب على المؤسسات المعينة أن تراعي أثناء استغلالها للخدمات المتفق عليها ، مصالح مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر حتى لا تمس دون حق خدمات هذه الاخيرة على كل أو جزء من نفس الخط.

3) يجب أن تلبي الحمولة المعروضة من طرف المؤسسات المعينة الحاجيات العمومية في ما يخص النقل الجوي على الطرق المعينة و يتمثل الهدف الرئيسي للمؤسسات المعينة في ضمان حمولة كافية حسب معامل استعمال معقول على المقتضيات العادية و المحتملة لنقل المسافرين و البضائع و البريد بين البلد التابعة له للمؤسسة المعينة و البلد التي تتجه اليها الحركة .

4) يتم نقل المسافرين و البضائع و البريد المنقولين و المنزلين في الخدمات المتفق عليها في اقاليم دول أخرى وفقا للمبدأ العام القائل بمطابقة الحمولة لما يلي.

هـ) تـأخـذ عبـارة " مـؤسـسـة الـنـقـل الجوي " و تـوقـف غيـر تجاري " المعانـي التـي تعطيهـا ايـاهـا المـادة 96 مـن الاتـفـاقيـــــة .

و) تعنـى عبـارة " الخـدمـة المتفـق عليها" النـقـل الجوي المنتظـــم للمسافريـــن و الأمتعـــة و البضائـع علـى الطرف المحـددة في جـدول الطرق المرفق و المعـد تطبيقـا لهـذا الاتفـــــاق.

المـادة الثانيـــة : 1) يمنـح كـل طـرف متعـاقـد للطـرف المتعاقـد الآخـر الحقـوق التالية : للمـؤسـسـة المعينـــــة :

أ) عبـور اقليـم الطرف المتعاقـد الآخـر دون الهبوط فيـــه .

ب) اجـراء تـوقفـات غيـر تجاريـة فـي هـذا الاقليـــم .

جـ) اجـراء توقفـات فـي هـذا الاقليـم فـي اطـار الخدمـات المتفـق عليهـا لحمـل و انـزال المسافريـن و البضائع و البريـد المنقوليـن في الحركة الدوليـــة .

2) لا حكـم فـي الفقـرة 1 مـن هـذه المـادة يمكـن التأويـل منـه منح مؤسسة النـقـل الجـوي المعينـة من قبـل أحـد الطرفيـن المتعاقـدين في تحميل بـأجـر أو تنفيذ لعقـد ايجـار في اقليـم دولـة الطرف الآخـر المتعاقـد ، المسافريـن و البضائـــع و البريـد فـي اتجـاه نقطـة أخـرى من اقليـم دولـة ذلك الطرف المتعاقـد.

المادة الثالثة : 1) يحـق لكـل طـرف متعاقـد أن يعين كتابيامـؤسـسـة نقل جـوي لاستغلال الخدمـات المتفـق عليهـــا .

2) يمنـح الطرف المتعاقـد الـذي استلـم اشعـار التعيين المؤسسة المعينة مـن قبـل الطرف المتعاقـد الآخـر ، دون آجـال ، مـع مـراعـاة أحكـام الفقرتين الثالثة و الرابعة لهـذه المـادة رخصـة الاستغلال المنـاسبـــة .

3) يحـق لسلطـات الطيران الجـوي لأحـد الطرفين المتعاقـدين الزام المؤسسة المعينـة من قبـل الطرف المتعاقـد الآخـر باعدلال الثبوتات أنها تستجيب للشروط المنصـوص عليهـا في القوانين و الأنظمـة المطبقـة ، عاديا و بعدل ، من قبل هذه السلطات في استغلال الخدمات الجويـــة الدوليـــة طبقـا لأحكـام الاتفـاقيـــة .

4) يحـق لكـل طـرف متعاقـد الامتناع عن منـح رخصة الاستغلال المشار اليهـا فـي الفقـرة 2 مـن هـذه المادة أو فرض أيـة شروط تراها ضروريـة لاستغلال الحقوق المحددة في المـادة 2 مـن هـذا الاتفاق ، من طرف المؤسسة المعينة في حالة عدم اقتناع هذا الطرف بأن حصة غالبـة من ملكيـة و الرقابة الفعلية لهذه المؤسسة تعود للطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو لرعاياه أو لكليـــــهـمـــــا

ان حكومة مملكة هولند

و حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار اليهما فيما يلي:

ب: الطرفين المتعاقدين

باعتبار مملكة هولند و الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية طرفين من أطراف الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي و المفتوحة للانضمام بشيكاغو في 1944/12/07

رغبة منهما في تنمية العلاقات بين البلدين بقدر الامكان و كذلك التعاون الدولي في مجال النقل الجوي .

رغبة منهما في ابرام اتفاق بشأن احداث خدمات جوية منتظمة بين اقليمهما و ما ورائهما .

قد اتفقا على ما يلي:

المادة الأولى: لتطبيق هذا الاتفاق و ملحقه

أ) تعني عبارة " اتفاقية " الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي ، المفتوحة للانضمام بشيكاغو في 1944/12/07.

ب) تعني عبارة " سلطات الطيران " وزير النقل بالنسبة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ووزير النقل و الأشغال العمومية بالنسبة لمملكة هولندا أو في كلتي الحالتين كل شخص أو هيئة مخولة بأداء الوظائف التي تنسب اليهما حاليا .

ج) تعني عبارة " مؤسسة معينة " مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين وفقا للمادة 3 من هذا الاتفاق ،لاستغلال الخدمات الجوية المتفق عليها .

د) تعني عبارة " الاقليم" بالنسبة لدولة ما المناطق الأرضية و المياه الاقليمية المحاطة بها التي تخضع لسيادة هذه الدولة .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتـــــفـــــــــــــــــــاق

يتعلـــق بالنـــقـــــــل الجـــــــــــــــــــوي

بيـــــــــــن

مملكـــــة هـــــــولنـــــــــــــــــــــــدا

و الحكومـة الجزائرية الديمقراطيـــة الشعبيـــــــة

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende de luchtvaart

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije, hierna te noemen de ,,Overeenkomstsluitende Partijen'',

Overwegende dat het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Volksrepubliek Algerije Partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944,

Verlangende de betrekkingen tussen beide landen alsmede de internationale samenwerking op het gebied van de luchtvaart zoveel mogelijk te bevorderen,

Verlangende een overeenkomst te sluiten ten einde geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de daarbij behorende bijlage wordt verstaan onder:

a) ,,het Verdrag'': het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

b) ,,luchtvaartautoriteiten'': wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat en wat de Democratische Volksrepubliek Algerije betreft de Minister van Verkeer en Visserij, of, in beide gevallen, iedere persoon of instelling, bevoegd tot het vervullen van de functies waarmede zij thans zijn belast;

c) ,,aangewezen maatschappij'': een luchtvaartmaatschappij die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen is aangewezen overeenkomstig artikel III van deze Overeenkomst, voor het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten;

d) ,,grondgebied'': met betrekking tot een Staat, het land en de daaraan grenzende territoriale zee onder soevereiniteit van bedoelde Staat;

e) ,,luchtvaartmaatschappij'' en ,,landing anders dan voor verkeersdoeleinden'': dat wat er onder verstaan wordt in artikel 96 van het Verdrag;

f) „overeengekomen dienst": het geregeld luchtvervoer van passagiers, bagage en vracht op de routes omschreven in de als bijlage hierbij gevoegde routetabel, opgesteld ingevolge deze Overeenkomst.

Artikel II

1. Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor de aangewezen maatschappij:

a. over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder te landen;

b. op bedoeld grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

c. voor overeengekomen diensten op bedoeld grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen enkele bepaling van het eerste lid van dit artikel mag zo worden uitgelegd dat daardoor aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen het recht zou worden verleend om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen en deze tegen vergoeding of op basis van een huurcontract te vervoeren naar een ander punt op het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel III

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om door middel van een schriftelijke kennisgeving een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. De Overeenkomstsluitende Partij die de kennisgeving van aanwijzing heeft ontvangen, verleent onverwijld, en onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij de passende exploitatievergunning.

3. De luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het bewijs levert, dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden welke op het gebied van de exploitatie van de internationale luchtdiensten worden voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, door de genoemde autoriteiten worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning, bedoeld in het tweede lid van dit artikel, niet te verlenen of de voorwaarden te stellen die haar noodzakelijk mochten lijken voor de uitoefening door de aangewezen maatschappij van de rechten genoemd in artikel II van deze Overeenkomst, indien bedoelde Overeenkomstsluitende Partij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, dan wel bij beide.

Artikel IV

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning, bedoeld in artikel III van deze Overeenkomst, in te trekken of de uitoefening door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij van de rechten, omschreven in artikel II van deze Overeenkomst, te schorsen, dan wel de uitoefening van deze rechten te onderwerpen aan de voorwaarden die zij noodzakelijk acht, indien:

a) zij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, dan wel bij beide; of indien

b) deze maatschappij zich niet heeft gehouden aan de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten heeft verleend; of indien

c) deze maatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert overeenkomstig de voorwaarden gesteld in deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage.

2. Tenzij het intrekken, het schorsen of het stellen van de voorwaarden bedoeld in het eerste lid van dit artikel onmiddellijk noodzakelijk is om nieuwe inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen, kan een zodanig recht niet worden uitgeoefend dan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel V

1. De aangewezen maatschappijen genieten billijke en gelijke mogelijkheden bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen maatschappijen rekening met de belangen van de lucht-

vaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde de diensten van bedoelde Partij op de gehele route of op een gedeelte daarvan niet onredelijk te treffen.

3. De capaciteit die wordt ingezet door de aangewezen maatschappijen moet in overeenstemming zijn met de behoefte van het publiek aan luchtvaartvervoer op de omschreven routes; hun voornaamste doel is, bij een redelijke beladingsgraad, te voorzien in een vervoerscapaciteit die voldoende is voor de bestaande en redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het land waartoe de aangewezen maatschappij behoort en de landen waar de eindbestemming van het vervoer ligt.

4. Bij het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen of afgezet op overeengekomen diensten op de grondgebieden van derde landen, wordt rekening gehouden met het algemene beginsel dat de vervoerscapaciteit moet zijn aangepast:

a) aan de behoeften aan vervoer van en naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) aan de behoeften aan vervoer van het gebied via hetwelk de aangewezen maatschappij gaat, rekening houdend met de andere luchtvaartdiensten, ingesteld door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten, gelegen in het desbetreffende gebied; en

c) aan de vereisten van de lange-afstandsdiensten.

5. Voor de toepassing van de beginselen vervat in dit artikel zendt de maatschappij die is aangewezen door een Overeenkomstsluitende Partij, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, uiterlijk dertig (30) dagen voor het begin van de exploitatie van de overeengekomen diensten, het exploitatieprogramma omvattend de frequenties, de te gebruiken types luchtvaartuigen, de dagen en het tijdschema van de vluchten en de latere wijzigingen daarin.

Artikel VI

1. De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbend op de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebruikt in het internationale luchtverkeer, of betrekking hebbend op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun aanwezigheid binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De passagiers, de bemanningsleden en de verladers van vracht dienen, hetzij persoonlijk hetzij door tussenkomst van een derde handelende in hun naam en voor hun rekening, zich te houden aan de wetten

en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij de binnenkomst, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden, vracht en postzendingen, zoals die welke van toepassing zijn op de binnenkomst, op de uitreisformaliteiten, op de immigratie, op de douane en op de uit de gezondheidsvoorschriften voortvloeiende maatregelen.

3. De passagiers op doorreis door het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn slechts onderworpen aan een zeer eenvoudige controle, met uitzondering van veiligheidsmaatregelen tegen onwettige handelingen gericht tegen de burgerlijke luchtvaart. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VII

De bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid en vergunningen die zijn verleend of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits deze bewijzen en vergunningen zijn verleend of geldig verklaard overeenkomstig de normen vastgesteld krachtens het Verdrag. Niettemin behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor om, wat betreft het vliegen boven haar eigen grondgebied, de aan haar eigen onderdanen door de andere Overeenkomstsluitende Partij verleende bewijzen van bevoegdheid en vergunningen niet als geldig te erkennen.

Artikel VIII

1. De rechten die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, mogen niet hoger zijn dan die opgelegd aan luchtvaartuigen van de nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel IX

1. De luchtvaartuigen die in internationaal verkeer door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaatmaatschappij worden gebruikt, alsmede hun normale uitrusting, hun reserveonderdelen, hun reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen en hun boordvoorraden, (met inbegrip van proviand, dranken en tabak) en hun reclamemateriaal, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken, reserves en voorraden aan boord blijven van de luchtvaartuigen totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. De vrijstellingen verleend krachtens dit artikel zijn eveneens van toepassing op de zaken vermeld in het eerste lid van dit artikel wanneer zij:

a) op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ingevoerd door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij of voor haar rekening;

b) aan boord blijven van de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of bij vertrek uit bedoeld grondgebied;

c) aan boord zijn genomen door luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en zijn bestemd om te worden gebruikt bij de exploitatie van de luchtdiensten.

3. De normale boorduitrusting, de reserveonderdelen alsmede de boordvoorraden en de reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen die zich bevinden aan boord van de luchtvaartuigen gebruikt door de aangewezen maatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden uitgeladen dan met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. De desbetreffende produkten worden geplaatst onder toezicht van de douane totdat zij zijn gebruikt of weer uitgevoerd of totdat zij een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel X

1. De tarieven die gelden voor de overeengekomen diensten voor het vervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen worden vastgesteld op een redelijk niveau waarbij rekening wordt gehouden met alle bepalende bestanddelen, waaronder de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van iedere dienst en de tarieven die worden toegepast door andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De tarieven genoemd in het eerste lid van dit artikel worden, indien mogelijk, vastgesteld in gemeenschappelijk overleg door de aangewezen maatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen en na raadpleging van de andere luchtvaartmaatschappijen die vliegen op dezelfde route of op een gedeelte daarvan. De aangewezen maatschappijen moeten, voor zover mogelijk, deze overeenstemming bereiken met gebruikmaking van de door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) bepaalde procedure voor de vaststelling van tarieven.

3. De tarieven bedoeld in het eerste lid van dit artikel worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorziene datum van inwerkingtreding. In bijzondere gevallen kan deze termijn worden bekort op voorwaarde dat bedoelde autoriteiten ermee instemmen.

4. De goedkeuring bedoeld in het derde lid van dit artikel kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien binnen dertig (30) dagen na de datum waarop de tarieven zijn voorgelegd, de luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen niet aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben medegedeeld niet in te stemmen met de tarieven die aan hen zijn voorgelegd, worden deze tarieven geacht te zijn goedgekeurd. Indien zij een kortere termijn voor de indiening van de tarieven aanvaarden, kunnen de luchtvaartautoriteiten eveneens overeenkomen dat de termijn waarbinnen de autoriteiten hun bezwaar kunnen indienen, korter is dan dertig (30) dagen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten het tarief dat krachtens het vierde lid van dit artikel door een van de aangewezen maatschappijen of voor haar rekening aan hen is voorgelegd, binnen de in het vierde lid hierboven bedoelde termijn van dertig (30) dagen afwijzen, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief vast te stellen in gemeenschappelijk overleg.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over de vaststelling van een tarief, bedoeld in het vijfde lid hierboven, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel XIII van deze Overeenkomst.

7. De tarieven vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel blijven geldig totdat een nieuw tarief is vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

8. Niettegenstaande het bepaalde in voorgaande leden van dit artikel, kan de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen te allen tijde een tarief toepassen, voor de toepassing waarvan toestemming is verleend door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten gunste van hun eigen maatschappij en/of de maatschappij van iedere andere Staat.

Artikel XI

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht om:

– de inkomsten uit het vervoer van passagiers, vracht en post te gebruiken voor het betalen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de uitgaven verband houdend met de normale afwikkeling van haar werkzaamheden;

– het bedrag waarmee de inkomsten deze uitgaven te boven gaan, vrij over te maken tegen de officiële wisselkoers.

Dit geld wordt regelmatig en binnen redelijke termijn overgemaakt overeenkomstig de van kracht zijnde wisselvoorschriften.

Artikel XII

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de bevredigende toepassing en naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en van de daarbij behorende Bijlage te verzekeren.

Artikel XIII

1. Indien zich een geschil voordoet tussen de Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen eerst dit te regelen door onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een geschil te regelen door onderhandeling, kunnen zij overeenkomen dit geschil ter beslissing voor te leggen aan de een of andere persoon of instelling dan wel, op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, waarbij de eerste twee scheidsmannen worden benoemd door elk der Overeenkomstsluitende Partijen terwijl de derde scheidsman wordt aangewezen door de eerste twee scheidsmannen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van hen van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een nota heeft ontvangen waarin wordt verzocht om arbitrage van het geschil, terwijl de derde scheidsman wordt aangewezen binnen een daaropvolgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen geen scheidsman benoemt binnen de genoemde termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn wordt aangewezen, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen de voorzitter van de Raad

van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een of meer, al naar gelang van het geval, scheidsmannen te benoemen. In dit geval dient de derde scheidsman onderdaan van een derde Staat te zijn, die optreedt als voorzitter van het scheidsgerecht en die de plaats bepaalt waar de arbitrage wordt gehouden.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan iedere beslissing gegeven krachtens het tweede lid van dit artikel.

4. De arbitragekosten worden gelijkelijk verdeeld tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel XIV

1. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een van de bepalingen van deze Overeenkomst of van de daarbij behorende Bijlage te wijzigen, kan zij verzoeken om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit overleg, dat tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten zowel mondeling als schriftelijk kan plaatsvinden, vangt aan binnen een termijn van uiterlijk zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen komen door middel van diplomatieke notawisseling tot overeenstemming over iedere wijziging van deze Overeenkomst of van de daarbij behorende Bijlage, waartoe is besloten tijdens het overleg bedoeld in het eerste lid hierboven.

3. Iedere wijziging van de Overeenkomst treedt in werking op het tijdstip waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daartoe constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

4. Iedere wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de diplomatieke notawisseling bedoeld in het tweede lid.

Artikel XV

Deze Overeenkomst wordt gewijzigd door middel van een diplomatieke notawisseling ten einde haar in overeenstemming te brengen met eventuele multilaterale overeenkomsten die de twee Overeenkomstsluitende Partijen zullen binden.

Artikel XVI

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daartoe constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied in Europa.

Artikel XVII

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk en langs diplomatieke weg in kennis stellen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd verzonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst wordt beëindigd één (1) jaar na het tijdstip van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging vóór het verstrijken van deze periode in gemeenschappelijk overleg wordt ingetrokken. Wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij niet de ontvangst bevestigt, wordt deze kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen nadat de kennisgeving is ontvangen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Algiers op 22 maart 1987 in de Nederlandse, de Arabische en de Franse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk gezaghebbend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Hans van den Broek
Minister van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije,

Rachid Benyelles
Minister van Vervoer

Bijlage

ROUTETABEL

I. A. Nederland

Routes die kunnen worden geëxploiteerd door de maatschappij aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:
Amsterdam – een tussenliggend punt in gemeenschappelijk overleg te bepalen – Algiers – verder gelegen punten in gemeenschappelijk overleg te bepalen en vice versa.

B. Algerije

Routes die kunnen worden geëxploiteerd door de maatschappij aangewezen door de Regering van de Republiek Algerije:
Algiers – een tussenliggend punt in gemeenschappelijk overleg te bepalen – Amsterdam – verder gelegen punten in gemeenschappelijk overleg te bepalen.

II. Op de vluchten of op een gedeelte daarvan kunnen, naar keuze van de aangewezen maatschappijen, punten vermeld in de routetabel achterwege worden gelaten.

III. De punten vermeld in de routetabel kunnen worden geëxploiteerd in willekeurige volgorde.

IV. Bij de exploitatie van haar route kan de aangewezen maatschappij landen op een of meer andere punten dan die waartoe toestemming is verleend in de routetabel, doch zonder vervoersrechten tussen dat punt/die punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire, dénommés ci-après "Parties Contractantes",

Considérant que le Royaume des Pays-Bas et la République Algérienne Démocratique et Populaire sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de développer autant que possible les relations entre les deux pays ainsi que la coopération internationale dans le domaine du transport aérien,

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

Sont convenus de ce qui suit:

Article I

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

a) l'expression "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chieago le 7 Décembre 1944:

b) l'expression "Autorités Aéronautiques" signifie, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des Transports et des Travaux Publics et en ce qui concerne la République Algérienne Démocratique et Populaire, le Ministre des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées:

c) l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

d) l'expression "territoire" par rapport à un Etat signifie les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

e) les expressions "entreprise de transports aériens" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont attribuées dans l'article 96 de la Convention;

f) l'expression "service convenu" signifie les transports aériens réguliers de passagers, bagages et marchandises sur les routes spécifiées dans le tableau des routes ci-annexé et établi en application du présent Accord.

Article II

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'entreprise désignée:

a. de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;

b. d'effectuer des escales non commerciales dans ledit territoire; et

c. d'effectuer des escales dans ledit territoire en services convenus afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III

1. Chaque Partie contractante à le droit de désigner par écrit une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus.

2. La Partie contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délais, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent éxiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article II du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci ou à tous les deux.

Article IV

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation prévue à l'article III du présent Accord ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des droits spécifiés à l'article II du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

a) elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci ou à tous les deux; ou si

b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou si

c) cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article V

1. Les entreprises désignées jouissent de possibilités justes et équitables quant à l'exploitation des services convenus.

2. Dans l'exploitation des services convenus les entreprises désignées prennent en considération, les intérêts de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante afin de ne pas atteindre indûment les services de cette dernière sur tout ou sur une partie de la même route.

3. La capacité mise en oeuvre par les entreprises désignées doit répondre à la demande du public en ce qui concerne le transport aérien sur les routes spécifiées; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient d'utilisation raisonnable, une capacité suffisante aux exigences courantes et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, entre le pays dont ressortit l'entreprise désignée et les pays de destination ultime du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier, embarqués et débarqués en services convenus dans les territoires de pays tiers, sera assuré, en tenant compte du principe général que la capacité doit être adaptée:

a) aux exigences du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise désignée compte tenu des autres services de transports aériens établis par les entreprises de transports aériens des Etats compris dans la région; et

c) aux exigences des services long courrier.

5. Pour la mise en oeuvre des principes contenus dans le présent article, l'entreprise désignée d'une Partie contractante soumettra aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, le programme d'exploitation comprenant les fréquences, les types d'aéronefs utilisés, les jours et les horaires d'exploitation et leurs changements ultérieurs.

Article VI

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception de mesures de sécurité contre les actes illicites contre l'aviation civile. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article VII

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus à condition que ces certificats, brevets et licen ces aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître aux fins des vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article VIII

1. Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations d'aviation par les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes ne favorise sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transports aériens au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration et de quarantaine et d'autres règlements analogues ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article IX

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par une entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) et leurs matériels publicitaires, sont à l'entrée du territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets mentionnés au paragraphe I du présent article lorsqu'ils seront:

a) introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services aériens.

3. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange ainsi que les provisions de bord et les réserves de carburants et de lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Jusqu'à ce qu'ils soient employés ou réexportés ou qu'ils aient reçu une autre destination, les produits en question seront soumis au contrôle de la douane.

Article X

1. Les tarifs applicables aux services convenus pour le transport entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant toute ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA).

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe I du présent article sont soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante cinq (45) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. L'approbation mentionnée au paragraphe 3 du présent article peut être donnée explicitement. Si dans les trentes (30) jours à compter de la date de leur présentation, les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été présentés, ces tarifs sont considérés comme approuvés. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les Autorités Aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel les Autorités peuvent présenter leur objection sera inférieur à trente (30) jours.

5. Si, pendant la période de trente (30) jours, applicable conformément au paragraphe 4 ci-dessus, les Autorités Aéronautiques désapprouvent un tarif qui leur a été soumis par l'une des entreprises désignées ou pour son compte en vertu du paragraphe 4 du présent ar-

ticle, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

6. Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur la détermination d'un tarif mentionné au paragraph 5 ci-dessus, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi conformément aux dispositions du présent article.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus du présent article, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut à tout moment appliquer un tarif dont l'application aura été autorisée par les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante au profit de leur propre entreprise et/ou de l'entreprise de tout autre Etat.

Article XI

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit :

- d'utiliser les recettes provenant du transport des passagers, des marchandises et de courrier pour effectuer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dépenses en relation avec le cours normal de ses opérations.

- et de transférer librement les excédents, au taux officiel de change, des recettes sur ces dépenses.

Ces transferts se feront régulièrement et dans un délai raisonnable, conformément à la règlementation des changes en vigueur.

Article XII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, pour assurer l'application et l'observation satisfaisantes des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article XIII

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme quelconque ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à celle d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend, tandis que le troisième arbitre sera désigné dans

un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié ou si le troisième arbitre n'cst pas désigné dans le délai spécifié, chacune des Parties contractantes peut inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à nommer un arbitre ou des arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un état tiers, agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu où l'arbitrage sera tenu.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Les frais d'arbitrage sont partagés également entre les Parties contractantes.

Article XIV

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord ou de son Annexe, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent se faire entre les Autorités Aéronautiques compétentes par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Les Parties contractantes se mettront d'accord par voie d'échange de notes diplomatiques sur toute modification du présent Accord ou de son Annexe décidée lors des consultations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Toute modification de l'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit qu'il a été satisfait aux procédures constitutionnelles requises à cet effet.

4. Toute modification de l'Annexe à cette Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques mentionnées au paragraphe 2.

Article XV

Le présent Accord sera amendé par un échange de notes diplomatiques pour le mettre en harmonie avec tout accord multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article XVI

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit qu'il a été satisfait aux procédures constitutionnelles requises à cet effet.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à la partie du Royaume en Europe.

Article XVII

Chacune des Parties contractantes peut, à n'importe quel moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile

Internationale. L'Accord prendra fin un (I) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires à Alger le 22 Mars 1987 en langues néerlandaise, arabe et française, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

HANS VAN DEN BROEK
Ministre des Affaires Etrangères

Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire,

RACHID BENYELLES
Ministre des Transports

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

I. A - Pays-Bas

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas.

Amsterdam - un point intermédiaire à déterminer d'un commun accord.

Alger - des points au-delà, à déterminer d'un commun accord et vice-versa.

B - Algérie

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par le Gouverne ment de la République Algérienne.

Alger - un point intermédiaire à déterminer d'un commun accord.

Amsterdam - des points au-delà, à déterminer d'un commun accord.

II. Des points au tableau des routes peuvent être omis lors de tout ou partie des vols, au choix des entreprises désignées.

III. Les points au tableau des routes peuvent être exploités suivant l'ordre quelconque.

IV. En exploitant sa route l'entreprise désignée peut faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux autorisés dans le tableau des routes mais sans droits de trafic entre ce et ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the People's Democratic Republic of Algeria, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Considering that the Kingdom of the Netherlands and the People's Democratic Republic of Algeria are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to develop to the fullest extent possible relations between the two countries as well as international cooperation in the area of air transport;

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

Have agreed as follows:

Article I

For the implementation of this Agreement and the annex thereto:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management and, in the case of the People's Democratic Republic of Algeria, the Minister of Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Minister;

(c) "Designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in accordance with article II of this Agreement to operate the agreed air services;

(d) "Territory", in relation to a State, means land areas and adjoining territorial waters under the sovereignty of that State;

(e) "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;

(f) "Agreed service" means scheduled air transport of passengers, baggage and cargo over the routes specified in the attached route schedule drawn up in accordance with this Agreement.

Article II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the designated airline:

(a) The right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) The right to make stops in its territory as part of the agreed services for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail;

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo and mail carried for hire or reward to another point in the territory of the latter Contracting Party.

Article III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services.

2. The Contracting Party which has received such notification shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant to the designated airline of the other Contracting Party the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services in accordance with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article II of this Agreement, where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or in both.

Article IV

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization referred to in article III of this Agreement or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the rights specified in article II of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, where:

(a) It is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or in both;

(b) That airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights;

(c) That airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

Article V

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities with respect to operation of the agreed services.

2. In operating the agreed services, the designated airlines shall take the interests of the designated airline of the other Contracting Party into account so as not to affect unduly the services operated by the latter airline over the same routes or parts thereof.

3. The capacity provided by the designated airlines must meet public demand with respect to air transport over the specified routes; the aim shall be primarily to provide, in accordance with a reasonable load factor, capacity commensurate with current and foreseeable demand for the carriage of passengers, cargo and mail, between the country of the Contracting Party designating the airline and the final destination of the traffic.

4. Carriage of passengers, cargo and mail, taken on or put down as part of the agreed services in the territories of third countries, shall be provided, bearing in mind the general principle that capacity must be adapted to:

(a) Traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;

(b) Traffic demand in the region through which the designated airline passes, taking account of other air services established by the airlines of States located within the region;

(c) Long-haul demand.

5. To implement the principles contained in this article, the designated airline of one Contracting Party shall communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services, the operations programme, including frequency of service and types of aircraft to be used, as well as the flight schedules and any subsequent changes.

Article VI

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in or the departure from its territory of aircraft engaged in international navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of an airline designated by the other Contracting Party.

2. Passengers, crew and shippers of merchandise shall, either in person or through a third party acting as their agent, act in conformity with the laws and regulations governing, in the territory of each Contracting Party, the arrival, stay, or departure of passengers, crew, merchandise and postal items, which are applicable to entry, clearance procedures, immigration, customs and public health regulations.

3. Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than very simplified screening, except for security measures to prevent illicit acts against civil aviation. Baggage and merchandise in transit shall be exempt from customs duties and other similar tariffs.

Article VII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for operation of the agreed services, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with the standards established pursuant to the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right of refusing to recognize, in respect of flights over its own territory, the validity of certificates of competency or licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article VIII

1. Fees and charges applied in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party shall not be higher than those applied to the aircraft of a national airline engaged in similar international operations.

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

Article IX

1. Aircraft operated in international traffic by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel, lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) and advertising and promotional material, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Exemptions under this article shall apply to items referred to in paragraph 1 of this article where they are:

(a) Introduced into the territory of one Contracting Party by the designated airline of the other Contracting party or on its behalf;

(b) Held on board the aircraft of one Contracting Party at the time of arrival in or departure from the territory of the other Contracting party;

(c) Taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting party for use in the context of the operation of air services.

3. Regular airborne equipment, spare parts and aircraft stores and supplies of fuel and lubricants retained on board the aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the permission of the customs authorities of that Contracting Party. Up to such time as they are used, re-exported or otherwise disposed of, such materials shall be held in bond.

Article X

1. The tariffs applicable to the agreed services for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and tariffs of other airlines.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall whenever possible be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, following consultations with other airlines serving part or all of the same route. The designated airlines must, to the extent possible, reach agreement through the use of rate-fixing machinery of the International Air Transport Association (IATA).

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of such authorities.

4. The approval referred to in paragraph 3 of this article may be given expressly. If within thirty (30) days from the date of submission, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not informed the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are not satisfied with the tariffs submitted to them, those tariffs shall be considered as approved. If they accept a reduced period for the submission of the tariffs, the aeronautical authorities may also agree that the period within which the authorities may object shall be less than thirty (30) days.

5. If, during the period of thirty (30) days applicable in accordance with paragraph 4 above, the aeronautical authorities object to a tariff submitted to them by one of the designated airlines or on its behalf under paragraph 4 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to agree on a tariff.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the determination of a tariff referred to in paragraph 5 above, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article XIII of this Agreement.

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

8. Notwithstanding the provisions of the foregoing paragraphs of this article, the designated airline of one Contracting Party may at any time apply such tariffs as are authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the benefit of its own airline and/or the airline of any other State.

Article XI

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to:

- Use receipts from the carriage of passengers, merchandise and mail in the territory of the other Contracting Party to cover regular operating expenditures;

- Transfer freely the excess of receipts over expenditure at the official rate of exchange.

Such transfers shall be made regularly and within a reasonable timeframe, in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article XII

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time, to ensure the satisfactory implementation of and compliance with this Agreement and the annex thereto.

Article XIII

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall first endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach an agreement by negotiation, they may agree to submit the dispute for decision to a person or body or, at the request of either Contracting Party, for decision to an arbitration panel consisting of three members, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed by the two members so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt from the other Contracting Party of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute. The third arbitrator shall be appointed jointly by the other two arbitrators within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint as soon as possible an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In that case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitration panel and determine the place where the arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision handed down under paragraph 2 of this article.

4. The costs of arbitration shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

Article XIV

1. If one Contracting Party considers it desirable to modify any of the terms of this Agreement or the annex thereto it may request consultations with the other Contracting Party. The consultations, which may be held between the competent aeronautical authorities in the form of discussions or correspondence, shall begin no later than sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modification of the Agreement or the annex thereto made by the Contracting Parties during the consultations referred to in paragraph 1 above shall be agreed in an exchange of diplomatic notes.

3. Any amendment to the Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting parties have notified one another in writing that they have fulfilled the requirements under their respective constitutional procedures.

4. Any amendment to the annex to this Agreement shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes referred to in paragraph 2.

Article XV

This Agreement shall be amended by an exchange of diplomatic notes to bring it into line with any multilateral agreement to which both Contracting Parties may be parties.

Article XVI

1. This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties notify each other in writing that they have fulfilled the requirements under their respective constitutional procedures.

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

Article XVII

One Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date on which the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

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

Done at Algiers on 22 March 1987, in two original copies in the Dutch, Arabic and French languages, each version being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

HANS VAN DEN BROEK
Minister for Foreign Affairs

For the Government of the People's Democratic Republic of Algeria:

RACHID BENYELLES
Minister of Transport

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

I. A - Netherlands

Routes which may be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:

Amsterdam to an intermediate point to be agreed upon, in both directions;

Algiers to points beyond to be agreed upon, in both directions.

B - Algeria

Routes which may be operated by the designated airline of the Government of the Republic of Algeria:

Algiers to an intermediate point to be agreed upon, in both directions;

Amsterdam to points beyond to be agreed upon, in both directions.

II. Any point or points on the route schedule may be omitted on any or all flights, at the discretion of the designated airlines.

III. Points on the route schedule may be served in any order.

IV. In operating a route, the designated airline may land at any point or points other than those authorized in the route schedule but without traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party.