

**No. 32827**

---

**NETHERLANDS  
and  
INDONESIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at The Hague  
on 23 November 1990**

*Authentic text: English.*

*Registered by the Netherlands on 29 April 1996.*

---

**PAYS-BAS  
et  
INDONÉSIE**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à  
La Haye le 23 novembre 1990**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par les Pays-Bas le 29 avril 1996.*

## AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Indonesia being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;<sup>2</sup>

desiring to conclude a new and revised Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

### Article I

#### *Definitions*

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

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

b) the term "aeronautical authorities" means:  
- for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;  
- for the Republic of Indonesia the Minister of Communications;  
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 3 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and the territorial waters under the sovereignty of that Contracting Party as defined in its laws and in accordance with international law;

the exercise of sovereignty by the Republic of Indonesia extends to the airspace over its archipelagic waters subject to the provisions of Part IV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Came into force on 1 February 1994, i.e., the first day of the second month following the date (3 December 1993) on which the Contracting Parties had informed each other of the completion of the required constitutional formalities, in accordance with article 22 (1).

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1833, 1834 and 1835, No. I-31363.

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively, or any other route specifically agreed upon between the Contracting Parties;

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 or on behalf of 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 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

### *Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one 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 paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.

4. The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

5. 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 an airline of the rights specified in Article 2 of the Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline and/or in its nationals.

6. 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 5 of this Agreement.

#### Article 4

##### *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 3 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, 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 and/or in its nationals; and

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other 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

### *Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered 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, an 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, unless otherwise agreed.

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 6

### *Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed 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.
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. 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 so as not to delay the entry of the personnel concerned into the territory of the other Contracting Party.
5. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

## Article 7

### *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 designated airline of the other Party.
3. Any limitation or restriction of the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of one Contracting Party, may be imposed by the other Contracting Party, only if required for customs, technical, operational or environmental reasons on a non-discriminatory basis under uniform conditions consistent with the Convention.

## Article 8

### *Capacity Provisions*

Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party

over and above the capacity and frequency entitlements already in force shall be agreed upon between the aeronautical authorities on the basis of, inter alia, the estimated requirements of traffic between the territories of the two Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

#### Article 9

##### *Timetable*

The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, 30 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.

#### Article 10

##### *Customs and other Duties*

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

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

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

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that 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.

4. 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 be exempt from customs, duties and other similar charges.

#### Article 11

##### *Financial Provisions*

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

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

3. The airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale. The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

#### Article 12

##### *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, 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 transport 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.



## Article 13

*Fees, Charges and Preferences*

1. 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 the airline of the first Party or any other airline engaged in similar operations.

2. 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. 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 of Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,<sup>3</sup> insofar as the Contracting Parties are both Party to these Conventions.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

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 Organization and designated as Annexes to the Convention 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 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.

5. 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 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.

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

7. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

## Article 16

### *Consultation and Modification*

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 the Agreement.

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

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

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

#### Article 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 negotiations.

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 the dispute may 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 from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party 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 any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a 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 the Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

#### Article 18

##### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give written 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 receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 19

##### *Registration with ICAO*

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

#### Article 20

##### *Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

#### Article 21

##### *Applicability*

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

#### Article 22

##### *Entry into force*

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

2. Upon entry into force this Agreement shall replace the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Indonesia for air services between and beyond their respective territories, done at The Hague on 12 July 1966, as amended.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 708, p. 3.

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

DONE in duplicate at The Hague this twenty third day of November, of the year one thousand nine hundred and ninety, in the English language.

For the Government  
of the Kingdom of the Netherlands:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government  
of the Republic of Indonesia:

AZWAR ANAS

## ANNEX

## 1. Route Schedule

A. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Republic of Indonesia:

*Points in Indonesia* – Singapore – Kuala Lumpur – Bangkok – Ho Tji Minh City – Colombo – Bombay – Karachi – points in the USSR and two points in Eastern Europe – one point in Saudi Arabia – Kuwait – Teheran – Cairo – Amman – one point in the UAE – Istanbul or Ankara – Athens – Rome – Zurich – Paris – Marseille or Nice – Frankfurt – Munich – Madrid – Brussels – Vienna – *Amsterdam* – Copenhagen – Stockholm – London – points in de USA: New York or Los Angeles or San Francisco – points in Canada: Montreal or Toronto.

B. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

*Points in the Netherlands* – points in the Gulf area including Muscat, Abu Dhabi, Dubai, Doha, Bahrain and Kuwait – Delhi – Bangkok – Kuala Lumpur – Singapore – *Jakarta* – Perth – Melbourne – Sydney.

2. The airlines may at their discretion omit points mentioned in the routes described above.

3. The airlines may serve points other than those specified in sections A and B of the Route Schedule provided that no fifth freedom traffic is carried between such points and the territory of the other Party, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities of both Parties.

---

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Indonésie;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>;

Désireux de conclure un nouvel accord et de reviser l'ancien pour établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs;

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 « la Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute Annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables dans le cas des deux Parties contractantes et pour autant qu'elles les aient ratifiés.

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des travaux publics;

Pour la République d'Indonésie, le Ministre des communications;

et, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement du Ministre;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire » s'entend, pour chaque Partie contractante, de la région terrestre et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté ou la protection de cet Etat, conformément au droit international;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1944, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date (3 décembre 1993) à laquelle les Parties contractantes s'étaient informées de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément au paragraphe 1 de l'article 22.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

L'exercice de la souveraineté par la République d'Indonésie s'étend à l'espace aérien au-dessus des eaux entourant ses archipels, sous réserve des dispositions de la Partie IV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982<sup>1</sup>;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention;

f) Les expressions « service convenu » et « route indiquée » s'entendent respectivement d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord ou de toute autre route qui a fait l'objet d'un accord spécifique entre les Parties contractantes;

g) Le terme « provisions » s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente dans l'aéronef en cours de vol, ainsi que des fournitures requises par le commissaire de bord;

h) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie aux fins de son application 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, de leurs bagages ou de marchandises, à l'exclusion du courrier, ainsi que :

- I. Des conditions, de l'établissement et de l'application d'un tarif, et
- II. Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation.

## Article 2

### OCTROI DES DROITS

1. A moins que ce ne soit précisé autrement dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens par l'entreprise désignée de ladite autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales; et
- c) Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier en trafic international, séparément ou non.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise désignée par 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.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1833, 1834 et 1835, n° I-31363.



### Article 3

#### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations d'exploitation voulues.

3. Chacune des Parties contractantes a le droit, par une notification écrite adressée à l'autre Partie, de retirer la désignation de ladite entreprise et d'en nommer une autre.

4. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et les règlements que lesdites autorités aéronautiques appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. 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 dans l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de cette Partie.

6. 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 aient été établis conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

### Article 4

#### ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'article 3, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions :

a) Lorsque l'entreprise ne réussit pas à fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) Lorsque l'entreprise ne respecte pas les lois et règlements que la Partie contractante applique normalement et raisonnablement, en vertu de la Convention;

c) Lorsqu'elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie; ou encore

d) Lorsque l'entreprise manque, d'une manière quelconque, à conformer son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A 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 consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débiteront 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

#### TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties et fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les entreprises désignées fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article en ayant recours, dans la mesure du possible, à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont établis à l'amiable par les entreprises désignées.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date envisagée de leur entrée en vigueur, sauf dans les cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; ou bien, si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt, ces tarifs seront réputés agréés, conformément au paragraphe 3 du présent article.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abrèger en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif, conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son opposition au tarif établi conformément aux dispositions dudit paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront 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 même article, le différend sera 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, à moins qu'il n'en ait été autrement décidé.

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 6*

#### EXPLOITATION COMMERCIALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes sont autorisées à établir sur le territoire de l'autre Partie 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.

2. L'entreprise désignée d'une Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation 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, 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 déployer les services en question.

4. Les deux Parties contractantes ne sont pas tenues de respecter les exigences en ce qui concerne les autorisations d'emploi, les visas de visiteurs ou autres documents similaires pour le personnel chargé de services temporaires déterminés, sauf dans les circonstances spéciales définies par les autorités nationales compétentes. Lorsque ces autorisations, visas et documents sont exigés, ils sont délivrés rapidement de façon à ne pas retarder l'entrée du personnel concerné sur le territoire de l'autre Partie contractante.

5. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

### *Article 7*

#### COMPÉTITION LOYALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques compétitives déloyales susceptibles de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Des limitations ou restrictions du volume du trafic, de la fréquence ou de la régularité du service, ou du type ou des types d'aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peuvent être imposées par l'autre Partie contractante le cas échéant, uniquement pour des raisons de douane,

d'aspects techniques, opérationnels ou écologiques et sur une base non discriminatoire dans le cadre de conditions uniformes, compatibles avec la Convention.

### *Article 8*

#### DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

Toute augmentation de la capacité devant être fournie ou de la fréquence des services exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante en sus des autorisations de capacité et de fréquence déjà en vigueur doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques, sur la base notamment de l'estimation des besoins de trafic entre les territoires des deux Parties et de tout autre trafic à convenir et à déterminer d'un commun accord. Jusqu'à la conclusion dudit accord, les autorisations de capacité et de fréquence déjà en vigueur s'appliquent.

### *Article 9*

#### CONDITIONS D'EXPLOITATION

L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre pour approbation trente (30) jours avant la mise en exploitation de ses services, le calendrier de ses futurs services en spécifiant la fréquence, le type d'aéronefs, ainsi que la structure et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

### *Article 10*

#### DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

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

2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord. Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous surveillance ou contrôle douanier.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant, ainsi que les provisions de bord transportés à bord de l'aéronef

d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette dernière, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuées conformément aux règlements douaniers.

4. 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 sont exonérés des droits de douane, taxes et autres redevances similaires.

### *Article 11*

#### DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent, dans n'importe quelle devise.

2. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont le droit de transférer du territoire de vente vers leur propre territoire l'excédent accumulé sur le territoire de vente des recettes par rapport aux dépenses. Sont inclus dans ces transferts nets les recettes provenant des ventes, faites directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes reçoivent l'autorisation de procéder à ces transferts dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de leur demande, en devises librement convertibles, aux taux de change officiels de la monnaie locale en vigueur à la date de la vente. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont autorisées à procéder au transfert dès la réception de l'approbation.

### *Article 12*

#### APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités 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 par l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur présence sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités 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 par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur ce territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit 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 ou la piraterie aérienne.

### Article 13

#### DROITS, REDEVANCES ET PRÉFÉRENCES

1. Les droits et redevances imposés aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

2. Aucune Partie contractante 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 similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

### Article 14

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

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

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

### Article 15

#### SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment 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<sup>1</sup>, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, et aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

dans la mesure où les Parties contractantes sont toutes les deux parties à ces Conventions.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes. Celles-ci exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés dans leurs territoires, ou encore les exploitants des aéroports situés sur leurs territoires agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité.

4. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les mesures relatives à la sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, requises par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée sur le territoire de cette autre Partie contractante, le départ de celui-ci ou son séjour sur ledit territoire.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante considère également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer une protection contre une menace particulière.

6. Lorsqu'il se produit un incident ou la menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils ou tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures visant à mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

7. En conséquence, chaque Partie contractante informe l'autre de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation mentionnées ci-dessus. Chaque Partie contractante peut exiger des consultations immédiates avec l'autre à tout moment pour examiner ces différences.

### *Article 16*

#### CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

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

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, les consultations commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, et elles pourront avoir lieu soit face à face soit par correspondance.

3. Toute modification apportée d'un commun accord au présent Accord par les Parties contractantes prendra effet à la date à laquelle celles-ci se seront notifiées mutuellement par écrit que les formalités requises par leurs Constitutions respectives ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront convenir directement entre elles de modifier l'Annexe au présent Accord. Les modifications prendront alors effet à une date qui sera déterminée par lesdites autorités.

### *Article 17*

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, sinon l'une ou l'autre des Parties contractantes peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par le tribunal en question. Le troisième arbitre devra 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 prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai prescrit, chacune des Parties pourra prier l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. De toute façon, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. Si une Partie contractante ou une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps qu'elle maintient cette attitude, l'autre Partie contractante a le droit de limiter, de refuser ou de révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu de l'Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

### *Article 18*

#### DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.



Cette notification sera communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à 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 MULTILATÉRAUX

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral portant sur un des points couverts par le présent Accord et accepté par les deux Parties, entre en vigueur, ses dispositions pertinentes remplacent celles 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 européen.

#### *Article 22*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit que les formalités constitutionnelles requises par leurs pays respectifs ont été accomplies.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Indonésie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, conclu à La Haye le 12 juillet 1966<sup>1</sup>, tel qu'amendé.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 708, p. 3.

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 vingt-trois novembre mil neuf cent quatre-vingt-dix, en anglais.

Pour le Gouvernement  
du Royaume des Pays-Bas:

J. R. H. MALJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement  
de la République d'Indonésie :

AZWAR ANAS

## ANNEXE

## 1. Tableau des routes

A. Routes attribuées à l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République d'Indonésie :

Points en Indonésie - Singapour - Kuala Lumpur - Bangkok - Hô-Chi Minh Ville - Colombo - Bombay - Karachi - points en URSS et deux points en Europe orientale - un point en Arabie saoudite - Koweït - Téhéran - Le Caire - Amman - un point dans les Emirats arabes unis - Istanbul ou Ankara - Athènes - Rome - Zurich - Paris - Marseille ou Nice - Francfort - Munich - Madrid - Bruxelles - Vienne - Amsterdam - Copenhague - Stockholm - Londres - points aux Etats-Unis d'Amérique : New York ou Los Angeles ou San Francisco - points au Canada : Montréal ou Toronto.

B. Routes attribuées à l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

Points aux Pays-Bas - points dans la région du Golfe, y compris Mascate, Abu Dhabi, Dubay, Doha, Bahrein et Koweït - Delhi - Bangkok - Kuala Lumpur - Singapour - Djakarta - Perth - Melbourne - Sydney.

2. Les entreprises de transport aérien peuvent à leur convenance omettre des points mentionnés dans les routes décrites ci-dessus.

3. Les entreprises de transport aérien peuvent desservir des points autres que ceux spécifiés aux sections A et B du tableau des routes, à condition qu'aucun trafic de cinquième liberté entrepris n'ait lieu entre ces points et le territoire de l'autre Partie, sauf décision contraire adoptée par les autorités aéronautiques des deux Parties.

