

No. 33274

**NETHERLANDS
and
SURINAME**

**Agreement concerning air services between and beyond the
Netherlands Antilles and Suriname (with annex). Signed
at Asindonhopo, Suriname, on 11 April 1995**

Authentic text: Dutch.

Registered by the Netherlands on 22 October 1996.

**PAYS-BAS
et
SURINAME**

Accord relatif aux services aériens entre les Antilles néerlandaises et la République de Suriname et au-delà (avec annexe). Signé à Asindonhopo (Suriname) le 11 avril 1995

Texte authentique : néerlandais.

Enregistré par les Pays-Bas le 22 octobre 1996.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE REPUBLIEK SURINAME INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA DE NEDERLANDSE ANTILLEN EN SURINAME

Het Koninkrijk der Nederlanden
en

de Republiek Suriname,

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,

Gelet op de bijzondere historische, culturele en commerciële banden tussen hun volkeren en geleid door de wens om middels duurzame luchtvaartbetrekkingen de bestaande goede relaties te bevorderen,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij uit het zinsverband anders blijkt, hebben de in deze Overeenkomst en de Bijlage genoemde termen de volgende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is 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;

b. „Overeenkomst”: deze Overeenkomst met Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;

c. „Luchtvaartautoriteiten”: voor de Republiek Suriname, de Minister van Transport, Communicatie en Toerisme en voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies die thans door de genoemde Minister worden uitgeoefend, te vervullen;

d. „grondgebied”, „luchtdiensten”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago van december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart;

e. „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;

f. „Overeengekomen diensten”: de geregelde luchtdiensten op de routes, omschreven in de Bijlage behorend bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, zulks afzonderlijk of gecombineerd;

g. 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;

h. „Geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS): 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

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 verkeersdoel-einden;

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.

3. Voor het uitvoeren van ongeregelde of chartervluchten door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij naar en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij is voorafgaande toestemming vereist 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 de andere Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, zonder uitstel de vereiste exploitatievergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van de andere Partij kunnen verlangen dat een door de ene Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te hunnen genoegen aantoont dat zij voldoet aan de voorwaarden zoals die zijn voorgeschreven krachtens de wetten en voorschriften, die gewoonlijk en redelijkerwijs door zodanige autoriteiten worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4. Elke Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel genoemde exploitatievergunning te weigeren of daaraan die voorwaarden te verbinden, die zij noodzakelijk acht in die gevallen waarin niet naar haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij onderdanen, die ingezetenen zijn van die Partij of van beide.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteit van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de in artikel 3 bedoelde vergunningen niet te verlenen, deze vergunningen in te trekken of op te schorten of daaraan voorwaarden te verbinden:

a. ingeval die luchtvaartmaatschappij niet voldoet ten overstaan van de luchtvaartautoriteit van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aan de wetten en voorschriften welke gewoonlijk en redelijkerwijs door die luchtvaartautoriteit worden toegepast in overeenstemming met het Verdrag;

b. ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

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; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de overeengekomen diensten uit te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een

termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Billijke en gelijke kansen

1. De Partijen zullen erop toezien dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld deel te nemen aan het luchtvervoer dat door deze overeenkomst wordt beheerst.

2. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen geëxploiteerde diensten dienen te zijn afgestemd op de behoeften van het publiek aan en de vraag naar die diensten.

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 6

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, worden vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

Artikel 7

Tarieven

1. De tarieven, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij in rekening worden gebracht voor vervoer op de in de Bijlage omschreven routes dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en een redelijke winst.

2. De aldus vastgestelde tarieven worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen, tenminste 45 (vijfenvoertig) dagen voor hun toepassing; in bijzondere gevallen kan deze periode in onderling overleg worden verkort.

3. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het tweede lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Indien de termijn voor de voorlegging van tarieven wordt verkort, zoals bepaald in het tweede lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen van het niet goedkeuren kennis dient te worden gegeven dienovereenkomstig wordt verkort.

4. Indien om welke reden dan ook een bepaald tarief niet kan worden vastgesteld volgens de hierboven genoemde bepalingen of indien gedurende de overeenkomstig het derde lid van dit artikel geldende termijn één der Partijen aan de andere schriftelijk kennis geeft van haar afkeuring van enig tarief dat aan haar is voorgelegd, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen in onderling overleg trachten een tarief vast te stellen.

5. Indien geen overeenstemming wordt bereikt tussen de luchtvaartautoriteiten zal het laatst goedgekeurde tarief van kracht blijven.

6. De Overeenkomstsluitende Partijen zullen erop toezien dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen tarieven hanteren die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 8

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Partij is gerechtigd om kantoren te houden op het grondgebied van de andere Partij voor de verkoop van luchttransportdocumenten, die gelden voor de in deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Een luchtvaartmaatschappij aangewezen door een Partij heeft het recht, met inachtneming van de wetten en voorschriften van de andere Partij, op het grondgebied van de andere Partij, haar eigen vertegenwoordiger, technische en commerciële staf, zoals vereist is voor de uitvoering van de overeengekomen diensten, te stationeren.

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 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.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt dertig (30) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de configuratie en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van additionele vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteit 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 genoemd grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde 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 één 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 door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn verstrekt aan onderdanen van eerstgenoemde 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 gevestigd is. In deze netto-overdracht zijn inbegrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten 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 naar vermogen elkander de nodige bijstand te verlenen 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 ermee 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 Boekingsystemen

1. 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 de geautomatiseerde boekingsstelsel hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c. in het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij is de nationale wetgeving van toepassing.

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 boekingsstelsel van toepassing zijn.

2. 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 der 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, b.v. 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 tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen 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 van beide 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 komen iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na.

4. De kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen tenzij het scheidsgerecht anders beslist.

Artikel 18

Wijziging

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht één 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 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 19

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt geregeld in werking treedt, hebben de bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 20

Werkings sfeer

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 langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). In een dergelijk geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling van beëindiging door de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de mededeling van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken voor het verstrijken van deze termijn.

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 22

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomst-

sluitende Partijen elkaar schriftelijk in kennis hebben gesteld dat aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN IN TWEEVOUD te Asidonhopo (Suriname) op 11 april 1995, in de Nederlandse taal.

Voor de Regering
van het Koninkrijk der Nederlanden:

L. A. I. CHANGE

Voor de Regering
van de Republiek Suriname:

J. A. DEFARES

BIJLAGE

ROUTE SCHEMA

1. A. Suriname

<i>Beginpunt</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Eindpunt</i>
Paramaribo	Georgetown Port of Spain	Curaçao

2. B. Nederlandse Antillen

<i>Beginpunt</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Eindpunt</i>
Curaçao	Port of Spain Georgetown	Paramaribo

Noot 1.

Een of meer punten op alle routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elke vlucht worden weggelaten.

Noot 2.

De door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij is toegestaan vijfde vrijheidsrechten uit te oefenen op de overeengekomen route naar of vanuit tussengelegen punten vanuit of naar Paramaribo, Suriname.

Noot 3.

De door Suriname aangewezen luchtvaartmaatschappij mag vijfde vrijheidsrechten uitoefenen op de overeengekomen route naar of vanuit tussengelegen punten vanuit of naar Curaçao, de Nederlandse Antillen.

Noot 4.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, heeft het recht om wekelijks twee (2) passagiers retourdiensten en wekelijks twee (2) vrachtvluchten te exploiteren. In geval van samenwerking tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Suriname en die van de Nederlandse Antillen met betrekking tot de exploitatie van de omschreven routes zal deze restrictie niet gelden.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF SURINAME CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE NETHERLANDS ANTILLES AND SURINAME

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Suriname,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,²
Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,
Cognizant of the special historical, cultural and commercial ties between their peoples and desiring to promote existing good relations through lasting air traffic relations,
Have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

Unless the context otherwise requires, the terms named in this Agreement and its Annex have the following meaning:

a. “The Convention” means the convention on International Civil Aviation that was opened for signature on December 7, 1944 at Chicago and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and all amendments of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94, insofar as those Annexes and amendments have entered into force or have been ratified by both Contracting Parties;

b. “Agreement” means this Agreement and Annex, and all amendments to the Agreement or the Annex;

c. “Aeronautical authorities” means, for the Republic of Suriname, the Minister of Transport, Communications and Tourism and, for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Commerce and Transport of the Netherlands Antilles or, in either case, any person or body that is authorized to perform the functions at present exercised by the said Minister;

d. “Territory”, “air services”, “international air service”, “airline”, and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the December 1944 Convention on International Civil Aviation of Chicago concerning international air traffic;

e. “Designated airline” means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

¹ Came into force provisionally on 11 April 1995 by signature, and definitively on 10 January 1996 by notification, in accordance with article 23.

² 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.

f. “Agreed services” means scheduled air service on the routes described in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g. “Tariff” means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any persons or entities 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 that are offered by or on behalf of airlines.

h. “Automated booking system” means any automated system that contains information about route schedules, available seats, prices and related services and by means of which seats can be booked and/or air tickets can be issued and that places any or all of these facilities at the disposal of travel agents.

Article 2

RIGHTS GRANTED

1. Each Contracting Party grants the other Contracting Party, unless otherwise determined 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 over its territory without landing;
- b.* The right to land on its territory for non-traffic purposes; and
- c.* The right, while operating an agreed service on a specified route, to make stops in its territory at the points designated in the Annex for the purpose of discharging and taking up 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 the airline of one Contracting Party to participate in air transportation between points located in the territory of the other Contracting Party.

3. For the operation of unscheduled or charter flights by airlines of one Contracting Party to or from the territory of the other Contracting Party, prior approval is required from that 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 an airline to operate air services on the specified routes and to substitute a previously designated airline with another airline.

2. Upon receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant the required operating authorizations to the airline designated by the other Contracting Party, subject to the provisions in paragraphs 3 and 4 of this Article.

3. The aeronautical authorities of one Party may require the airline designated by the other Party to satisfy them that it fulfils the conditions prescribed pursuant to the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.

4. Each Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization specified in paragraph 2 of this Article, or to attach such conditions as it deems necessary in cases in which it is not satisfied that a substantial share of the ownership and effective control of the airline are vested in the Party designating it or in resident nationals of that Party, or in both.

Article 4

REVOCATION AND SUSPENSION OF AUTHORIZATION

1. The aeronautical authority 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 to suspend these authorizations, or to impose conditions:

a. In the event of failure by the airline to qualify, *vis-à-vis* the aeronautical authority of that Contracting Party, under the laws and regulations normally and reasonably applied by the aeronautical authority in conformity with the Convention;

b. In the event of failure by the airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c. If it is 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 the event the airline otherwise fails to perform the services agreed upon in prescribed accordance with the conditions in this Agreement.

2. Unless immediate intervention is necessary in order to prevent further infringements of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall commence within a period of sixty (60) days after the date of receipt of the request.

Article 5

FAIR AND EQUAL OPPORTUNITIES

1. The Parties shall ensure that the designated airlines of both Contracting Parties are granted fair and equal opportunity to participate in the international air transportation regulated by this Agreement.

2. The services operated by the designated airlines shall be directed to the needs of the public and the demand for such services.

3. The Contracting Parties may consult one another to establish the conditions under which the designated airlines can operate the agreed services and they may specify these conditions in the Annex to this Agreement.

In so doing, each Contracting Party shall take into consideration the interests of the other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall take all appropriate measures within its jurisdiction to counter all forms of discrimination or unfair competition adversely affecting the competitive position of the airline designated by the other Contracting Party.

Article 6

TAXES, CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

1. Aircraft operated by an airline designated by either of the Contracting Parties, including engine fuel, lubricants, spare parts, normal equipment and stores on board the aircraft, shall, upon arrival in, departure from and during flights over the territory of the other Contracting Party, be exempt from national and local customs duties and other charges pertaining to the import, export or transport of goods. This shall also apply to goods specified above that are used on board the aircraft during the flight over the territory of the said Contracting Party. This exemption does not apply to charges payable for airport and air traffic services.

2. Engine fuel, lubricants, stores, spare parts and standard equipment which are temporarily imported into the territory of either of the Contracting Parties, and are immediately or following storage attached to or otherwise placed on board aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, shall be exempt from the national and local customs and other duties specified in paragraph 1 of this Article.

Article 7

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Party for transport on the routes described in the Annex shall be established at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including operation costs, characteristics of service, and reasonable profit.

2. The tariffs thus established shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Parties at least forty-five (45) days before coming into effect; in special cases, this period may be shortened by mutual agreement.

3. Tariffs may be expressly approved or, if neither of the aeronautical authorities has notified its non-approval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 2 of this Article, be deemed to be approved.

In the event the period for submitting the tariffs is shortened, as provided in paragraph 2, the aeronautical authorities may agree that the period for notifying non-approval shall be reduced accordingly.

4. If for any reason a fixed tariff cannot be determined according to the above specified provisions or if, during the relevant period according to paragraph 3 of this Article, one of the Parties has notified the other in writing of its rejection of any tariff submitted to it, the aeronautical authorities of the Parties shall endeavour to set a tariff by mutual agreement.

5. In the event no agreement is reached between the aeronautical authorities, the last approved tariff shall remain in effect.

6. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines do not set tariffs at variance with those approved according to the provisions of this Article.

Article 8

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airline of either Party is authorized to maintain offices in the territory of the other Party for the sale of air transport documents valid for the routes described in this Agreement.

2. An airline designated by one Party has the right, due regard being paid to the laws and regulations of the other Party, to station in the territory of the other Party its own representative and the technical and commercial staff required to perform the agreed services.

3. These staffing requirements may, at the option of the designated airline, be met 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 9

TIMETABLE

1. The airline designated by each Contracting Party shall, thirty (30) days in advance, submit the timetable of its planned services for approval by the aeronautical authority of the other Contracting Party, specifying the frequency, the type of aircraft, the configuration, and the number of seats to be made available to the public.

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

Article 10

APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission 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 from entry into until departure from such 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 from entry into until departure from the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of one Contracting Party which do not leave the area of the airport reserved for such purpose, shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, undergo simplified inspection only. 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 flights by the airline 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 flights 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 LICENSES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 that such certificates and licenses 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 licenses granted by the other Contracting Party to nationals of the former Contracting Party.

Article 12

DOUBLE TAXATION

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

2. Profits from the alienation of aircraft operated in international traffic are taxable solely in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable goods used in the operation of these 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 are also applicable to the income and revenues received from participation in a pool, a joint venture, or an international operating agency.

Article 13

TRANSFER OF FUNDS

1. The designated airlines of the Contracting Parties have the right to transfer to the territory in which their head offices are situated credit balances from the revenues and expenditures received in the territory of the other Contracting Party. These net transfers include revenues from sales, directly or through agents, of air transportation services, and of subsidiary or additional services, and of commercial interest received from the bank for these revenues while they are on deposit in expectation of transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall within no more than thirty (30) days after a request to that effect receive permission for such a transfer, in freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency on the date of sale. The designated airlines of the Contracting Parties are authorized to execute the actual transfer immediately after receipt of permission.

Article 14

COOPERATION PERTAINING TO SECURITY

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

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 sufficient measures to inspect passengers and their carry-on baggage. 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 the 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 after 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 accordance with the provisions of international agreements pertaining to the security of air traffic, 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 safely such incident or threat thereof.

Article 15

AUTOMATED BOOKING SYSTEMS

1. The Contracting Parties agree that:
 - a. The interests of users of air traffic services shall be protected against all misuse of such information, including the misleading representation thereof;
 - b. The designated airline of one Contracting Party and the agents of the airline shall have unlimited and non-discriminatory access to and use of the automated booking system in the territory of the other Contracting Party;
 - c. National legislation shall apply in the territory of each Contracting Party.

In the event that no national legislation exists, the ABS Code of Conduct of the ICAO shall apply. Pending the acceptance of this ABS Code of Conduct by the Assembly of the ICAO, applicable ICAO guidelines pertaining to automated booking systems shall apply.

2. Each Contracting Party guarantees the ABS's chosen as the primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpeded access to its territory. Neither Contracting Party shall impose or permit the imposition of requirements in its territory upon the ABS of the designated airline of the other Contracting Party, more stringent than those imposed on the ABS of its own designated airline, for example, with respect to:

- a. The use and sale of ABS services, including the rules pertaining to the display and drawing up of an ABS; and
- b. Access to and use of communications facilities, the choice and the use of technical equipment and software, or the installation of equipment.

Article 16

CONSULTATION

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 they shall confer, if necessary, in order to provide for an alteration of the Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be conducted through discussion or by correspondence and which shall begin within sixty (60) days after the date of the receipt of such a request, unless both Contracting Parties decide to extend or to shorten this time limit.

Article 17

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If a dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by direct negotiation.

2. If the Contracting Parties are not able to settle the dispute by means of negotiation, as specified in paragraph 1, it may be submitted by one of the Contracting Parties for decision to a tribunal of three arbitrators, of whom each Contracting Party shall nominate one, after which the two arbitrators thus chosen shall together designate a third, on the condition that the third arbitrator is not a national of either of the Contracting Parties. 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 an arbitral decision, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party does not designate its own arbitrator within a period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not designated within the specified period, the Chairperson of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by one of the Contracting Parties to nominate an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties shall abide by any decision resulting from paragraph 2 of this Article.

4. The costs of the tribunal shall be borne equally by the Contracting Parties, unless the tribunal decides otherwise.

Article 18

AMENDMENT

1. If either Contracting Party deems it desirable to amend one or more provisions of this Agreement, it may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement; such an amendment, if agreed by the Contracting Parties, shall enter into force two months after the date on which the Contracting Parties have notified one another in writing of the fulfilment of the required constitutional measures.

2. Any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed in writing between the aeronautical authorities and shall enter into force at a date determined by the 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 provisions of that agreement shall supersede the provisions of the present Agreement relating to that matter.

Article 20

APPLICABILITY

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

Article 21

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 (ICAO). In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice of termination has been received by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiration 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 receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

REGISTRATION WITH THE ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article 23

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have notified each other in writing that the constitutional requirements for its entry into force 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 Asidohopoc (Suriname) on 11 April 1995 in the Dutch language.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands:

L. A. I. CHANGE

For the Government
of the Republic of Suriname:

J. A. DEFARES

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. *a. Suriname*

<i>Starting Point</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Terminal Point</i>
Paramaribo	Georgetown Port of Spain	Curaçao

2. *b. Netherlands Antilles*

<i>Starting Point</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Terminal Point</i>
Curaçao	Georgetown Port of Spain	Paramaribo

Note 1:

One or more points may, at the discretion of a designated airline, be omitted on any flight.

Note 2:

The airline designated by the Netherlands Antilles is permitted to exercise fifth freedom rights on the agreed route to or from intermediate points from or to Paramaribo, Suriname.

Note 3:

The airline designated by Suriname is permitted to exercise fifth freedom rights on the agreed route to or from intermediate points from or to Curaçao, the Netherlands Antilles.

Note 4:

Each designated airline has the right to operate two (2) passenger return services weekly and two (2) cargo flights weekly. In the event of cooperation between the designated airline of Suriname and that of the Netherlands Antilles with respect to the operation of the described routes, this restriction shall not apply.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU SURINAME RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES ANTILLES NÉERLANDAISES ET LA RÉPUBLIQUE DE SURINAME ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Suriname,

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

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

Considérant les liens historiques, culturels et commerciaux particuliers qui unissent leurs peuples et désireux de promouvoir les bonnes relations existantes par l'établissement de liens aériens durables,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, 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 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord et de son annexe ainsi que de tout amendement qui leur serait apporté;

c) L'expression « autorités aéronautiques » désigne : pour la République de Suriname : le ministre des Transports, des Communications et du Tourisme; pour le Royaume des Pays-Bas : le ministre des Transports et des Communications des Antilles néerlandaises; et, dans les deux cas : toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement du ministre précité;

d) Les termes et expressions « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont, chacun, le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, de décembre 1944;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 11 avril 1995 par la signature, et à titre définitif le 10 janvier 1996 par notification, conformément à l'article 23.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Procotoles 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.

e) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et habilitée conformément aux termes de l'article 3 du présent Accord;

f) L'expression « services convenus » s'entend des services aériens réguliers sur les vols décrits dans l'Annexe au présent Accord et destinés au transport, distinct ou simultané, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier;

g) 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 physique ou morale 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 et des conditions des services auxiliaires offerts au cours du transport par les entreprises de transport aérien ou en leur nom, et des conditions de leur prestation.

h) L'expression « système informatique de réservation » s'entend d'un 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

DROITS OCTROYÉS

1. Sauf disposition contraire prévue dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants aux fins de l'exécution de services de transport aérien internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de ladite autre Partie :

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 aux points décrits dans l'Annexe pour l'itinéraire concerné, afin d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera censée conférer à l'entreprise de transport aérien 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.

3. L'exécution de vols irréguliers ou de vols charter par les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes à destination et à partir du territoire de l'autre Partie contractante est subordonnée à l'autorisation préalable de cette dernière.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET OCTROI DES AUTORISATIONS

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie une entreprise de transport aérien habilitée à

exploiter des services aériens sur les vols désignés et de remplacer une entreprise désignée par une autre.

2. Au reçu de ladite désignation, l'autre Partie doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle remplit les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services internationaux de transports aériens.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner cet octroi aux conditions qu'elle juge nécessaires dans les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie ou des deux Parties.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION D'AUTORISATIONS

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 de subordonner leur octroi à des conditions :

a) Lorsque ladite entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la première 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 ladite entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la première Partie contractante;

c) Lorsqu'il ne leur a pas été démontré à suffisance qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de cette Partie;

d) Lorsque l'entreprise ne respecte pas, de toute autre manière, l'obligation qui lui incombe d'exécuter les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit essentiel 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 des 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

CONDITIONS ÉQUITABLES ET ÉGALES

1. Les Parties veilleront à ce que les entreprises de transport aérien désignées soient mises en mesure de participer, dans des conditions équitables et égales, au transport aérien régi par le présent Accord.

2. Les services exploités par les entreprises de transport aérien désignées doivent répondre aux besoins du public et à la demande de ces services.

3. Les Parties contractantes peuvent se concerter en vue de fixer les conditions auxquelles les entreprises de transport aérien désignées peuvent exploiter les services convenus, et définir ces conditions à l'annexe au présent Accord.

Pour ce faire, chaque Partie contractante tient compte des intérêts de l'autre Partie.

4. Chacune des Parties contractantes prend, dans les limites de ses compétences, toutes les mesures qui s'imposent en vue de lutter contre toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale qui porte atteinte à la position concurrentielle de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 6

TAXES, DROITS DE DOUANE ET REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de droits de douane et autres redevances nationaux et locaux sur l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises à l'entrée, au départ ou au survol du territoire de l'autre Partie contractante. Il en va de même pour les biens visés ci-dessus qui sont consommés à bord de l'aéronef pendant le survol du territoire de l'autre Partie contractante. Cette exemption ne concerne pas les prélèvements opérés par les services aéroportuaires et les services de navigation aérienne.

2. Les carburants, lubrifiants, provisions de bord, pièces de rechange, et éléments de l'équipement normal qui sont importés temporairement sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui, immédiatement ou après stockage, y sont placés ou pris à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante sont exemptés des droits de douanes et autres prélèvements nationaux et locaux visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 7

TARIFS

1. Les tarifs que l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes applique pour le transport sur les itinéraires décrits à l'annexe sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les facteurs entrant en ligne de compte, notamment les frais d'exploitation, les caractéristiques propres au service et un bénéfice raisonnable.

2. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes quarante-cinq (45) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; dans certains cas particuliers, ce délai peut être abrégé d'un commun accord.

3. 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 du dépôt visé au paragraphe 2, ces tarifs sont réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 2, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abrégé en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

4. Si, pour une raison quelconque, il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions qui précèdent, ou si une des Parties, dans le délai visé au paragraphe 3 ci-dessus, notifie par écrit à l'autre Partie son désaccord sur un tarif qui lui est soumis, les autorités aéronautiques des Parties s'efforcent de fixer un tarif par voie de concertation.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif, le dernier tarif agréé reste en vigueur.

6. Les Parties contractantes veillent à ce que les entreprises de transport aérien désignées n'appliquent pas des tarifs qui diffèrent de ceux approuvés conformément aux dispositions du présent article.

Article 8

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. L'entreprise de transport aérien de chaque Partie contractante est autorisée à établir, sur le territoire de l'autre Partie, des bureaux pour la vente de billets d'avion valables sur les vols décrits dans le présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante a le droit, sous réserve du respect des lois et des règlements de l'autre Partie contractante, d'établir sur le territoire de cette autre Partie son représentant, son personnel technique et son personnel commercial propres nécessaires pour la prestation des services convenus.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être satisfaits en faisant appel soit à ses propres effectifs, soit aux services d'une autre organisation, entreprise ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et habilitée à y offrir ces services.

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

Article 9

HORAIRES

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes communique pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) 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.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut soumettre directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, pour approbation, les demandes d'autorisation d'exécution de vols supplémentaires.

Article 10

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 simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. 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.

5. 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 des 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 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, brevets ou permis 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 12

DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et produits résultant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que sur le territoire de l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'aéronefs qui sont exploités en trafic international sont uniquement imposables dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international et les biens meubles liés à l'exploitation de ceux-ci sont imposables exclusivement dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et produits résultant de la participation à un « groupe d'entreprises », une coentreprise ou une agence active au niveau international.

Article 13

TRANSFERT DE FONDS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de transférer vers le territoire où elles ont leur siège effectif le solde positif des recettes et dépenses réalisées sur le territoire de l'autre Partie. Sont compris dans ce transfert net les recettes des ventes, directement ou par l'entremise d'agences, de services de transport aérien et de services complémentaires ou auxiliaires ainsi que les intérêts commerciaux de la banque perçus sur ces recettes mises en dépôt dans l'attente de leur transfert.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent, dans les trente (30) jours de la demande, l'autorisation d'effectuer ce transfert dans une devise librement convertible, au cours de change officiel de la devise locale en vigueur à la date de la vente. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de faire procéder au transfert effectif dès réception de ladite autorisation.

Article 14

COOPÉRATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement, dans la mesure du possible, l'assistance nécessaire en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, prescrites par l'autre Partie contrac-

tante 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, elle accueillera avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante et 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. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer une demande de consultations avec ladite Partie. A moins que les Parties n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 17 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions des conventions internationales en matière de sécurité du trafic aérien, pour autant qu'elles soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre comportement illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des 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 15

SYSTÈMES DE RÉSERVATION INFORMATISÉS (SIR)

1. Les Parties contractantes conviennent que :

a. L'intérêt des utilisateurs de services de transport aérien sera protégé contre tout usage abusif de ces informations, y compris contre toute représentation fautive de celles-ci;

b. L'entreprise de transport aérien désignée par une des Parties contractantes ainsi que les agents de cette entreprise bénéficient de l'accès et de l'utilisation libres et sans discrimination en ce qui concerne le SIR situé sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c. La législation nationale est applicable sur le territoire de chaque Partie contractante.

En l'absence de législation nationale, le Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des SIR, de l'Organisation de l'aviation civile internationale, est d'application. En attendant l'adoption de ce Code par l'Assemblée de l'OACI, les lignes directrices de l'OACI concernant les SIR sont d'application.

2. Chaque Partie contractante garantit l'accès libre et sans entrave à son territoire aux SIR qui ont été choisis comme système principal par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante. Une Partie contractante ne peut imposer sur son territoire, au SIR de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, des conditions plus sévères que celles imposées au SIR de sa propre entreprise de transport aérien désignée s'agissant, par exemple,

a. De l'exploitation et de la vente des SIR, y compris les règles en matière de communication et d'établissement d'un SIR informatisé; et

b. De l'accès et du recours aux installations de communication, du choix et de l'utilisation de l'équipement et des logiciels techniques, ou de l'installation de l'équipement.

Article 16

CONSULTATIONS

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 se consultent le cas échéant en vue d'apporter des modifications à celui-ci.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations. Celles-ci peuvent être orales ou écrites et commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent d'allonger ou de raccourcir ce délai.

Article 17

RÈGLEMENT DE DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation comme visé au paragraphe 1, le différend peut, sur demande d'une des Parties contractantes, être soumis à un tribunal composé de trois juges arbitres, chaque Partie en désignant un et le troisième étant nommé par les deux premiers sans qu'il soit ressortissant d'une des Parties contractantes. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la réception, par l'une des Parties contractantes, de la note diplomatique de l'autre demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, nommer un ou plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante prend à sa charge la moitié des frais de l'arbitrage, sauf décision contraire du tribunal arbitral.

Article 18

MODIFICATION

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs disposition(s) 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 après deux mois, à compter de la date à

laquelle celles-ci se sont notifiées mutuellement par écrit que les mesures constitutionnelles requises ont été accomplies.

2. Toute modification de l'annexe du présent Accord fait l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date à déterminer par ces autorités.

Article 19

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, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions dudit accord ont préséance sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

Article 20

CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE

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 à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 23

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera provisoirement applicable à compter de la date de sa signature et entrera définitivement en vigueur le jour de l'échange de notes par

lesquelles les deux Parties contractantes s'informeront réciproquement que les formalités constitutionnelles nécessaires ont été accomplies.

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

FAIT à Asidohopo (Suriname), le 11 avril 1995, en deux exemplaires, en néerlandais.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

L. A. I. CHANGE

Pour le Gouvernement
de la République du Suriname :

J. A. DEFARES

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. a. Suriname

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination finale</i>
Paramaribo	Georgetown Port of Spain	Curaçao

2. b. Antilles néerlandaises

<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Point de destination finale</i>
Curaçao	Georgetown Port of Spain	Paramaribo

Note 1 :

L'entreprise de transport aérien désignée pourra, à son gré et à chaque vol, omettre un ou plusieurs point(s) sur toutes les routes.

Note 2 :

L'entreprise de transport aérien désignée par les Antilles néerlandaises est autorisée à exercer des droits de cinquième liberté sur la route convenue à destination ou en provenance de points intermédiaires en provenance ou à destination de Paramaribo au Suriname.

Note 3 :

L'entreprise de transport aérien désignée par le Suriname peut exercer des droits de cinquième liberté sur la route convenue à destination ou en provenance de points intermédiaires en provenance ou à destination de Curaçao, dans les Antilles néerlandaises.

Note 4 :

Chacune des entreprises de transport aérien désignées a le droit d'exploiter hebdomadairement deux (2) services aller-retour de passagers et deux (2) vols de transport de marchandises. Cette restriction ne s'applique pas en cas de collaboration entre les entreprises de transport aérien désignées du Suriname et des Antilles néerlandaises concernant l'exploitation des routes décrites.

