

No. 33273

**NETHERLANDS
and
SURINAME**

**Agreement concerning air services between and beyond their
respective territories (with annex). Signed at Parama-
ribo on 16 October 1990**

Authentic text: Dutch.

Registered by the Netherlands on 22 October 1996.

**PAYS-BAS
et
SURINAME**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires res-
pectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Paramaribo le
16 octobre 1990**

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 HUN ONDERSCHIEDEN GRONDGEBIEDEN

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Suriname,

partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld,

geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, 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 opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b. onder "luchtvaartautoriteit" wordt verstaan:
 - wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
 - wat de Republiek Suriname betreft, de Minister van Economische Zaken;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies die thans door de genoemde Minister worden uitgeoefend, te vervullen;

- c. onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;
- d. de term "grondgebied" heeft, met betrekking tot een Staat, de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;
- e. de begrippen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;
- f. onder "overeengekomen dienst" en "omschreven route" wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;
- g. onder "boordproviand" wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- h. onder "Overeenkomst" wordt verstaan: deze Overeenkomst, de daarop van toepassing zijnde Bijlage en alle wijzigingen op de Overeenkomst en de Bijlage;
- i. onder "tarief" wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
 - I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
 - II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden.

Artikel 2 Verleende rechten

- I. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
en
 - c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen of afzetten in internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, zulks 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. Niets in de Overeenkomst kan op zodanige wijze worden uitgelegd dat ongeregelde vluchten of chartervluchten naar en vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij hierdoor worden toegestaan. Voor zodanige vluchten is voorafgaande goedkeuring vereist van de luchtvaartautoriteit van die Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in haar nationale voorschriften anders wordt bepaald.
- Voor zodanige vluchten tussen de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen is voorafgaande goedkeuring vereist van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, welke autoriteiten daartoe met elkaar in overleg zullen treden.

Artikel 3 Verandering van luchtvaartuig

1. Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan om op een of alle vluchten van de overeengekomen diensten al naar believen, van luchtvaartuig te wisselen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op elk gewenst punt langs de omschreven routes, mits:
 - a. voor luchtvaartuigen die worden gebruikt na het punt waar van luchtvaartuig werd gewisseld, het vluchtschema zodanig zal worden opgesteld dat het inkomende, respectievelijk het uitgaande luchtvaartuig, op elkaar aansluiten;
 - b. in het geval van verandering van luchtvaartuig binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en indien meer dan één luchtvaartuig wordt geëxploiteerd na het punt van verandering van luchtvaartuig, niet meer dan één

van deze luchtvaartuigen van gelijke grootte is en geen enkel groter dan de luchtvaartuigen die gebruikt worden op het deel van de route waarop derde en vierde vrijheidsrechten worden uitgeoefend.

2. Ten behoeve van de exploitatie van overeengekomen diensten waarbij van luchtvaartuig veranderd wordt, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij haar eigen materieel gebruiken en, afhankelijk van de nationale wetgeving dienaangaande, geleased materieel en mag de exploitatie worden uitgevoerd onder een commercieel arrangement met een andere luchtvaartmaatschappij.
3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag gebruik maken van verschillende of gelijklopende vluchtnummers voor de sectoren van de vluchten waarbij van vliegtuig wordt veranderd.

Artikel 4 Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes.
2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld en goedgekeurd in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van de Overeenkomst.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van

en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5 Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteit van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de in artikel 4 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 daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen; en
 - d. indien die 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 datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6 Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden berekend voor het vervoer tussen hun grondgebieden, zijn

die welke zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en die worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zulks indien mogelijk door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging ("International Air Transport Association") voor de vaststelling van tarieven.
3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste vijf en veertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, behalve wanneer genoemde autoriteiten gezamenlijk overeengekomen deze termijn in bijzondere gevallen te verkorten.
4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.
Indien de termijn voor de voorlegging van tarieven wordt verkort, zoals bepaald in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen van het niet goedkeuren kennis dient te worden gegeven dienovereenkomstig wordt verkort.
5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel of, indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.
6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van deze Overeenkomst.
7. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. 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 7 Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en van de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen te treffen.
2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van 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 laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.
4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
5. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen afzien van de vereisten met betrekking tot werkvergunningen of bezoekers-visa of andere gelijksoortige documenten voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten en verplichtingen vervult, behalve onder bijzondere omstandigheden te bepalen door de betrokken bevoegde nationale instanties. Indien zulke vergunningen, visa of documenten verlangd worden zullen zij onmiddellijk en zonder kosten worden verstrekt teneinde de binnenkomst in het land van het betrokken personeel niet te vertragen.

Artikel 8 Billijke en gelijke kansen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt geregeld.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentie die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.
3. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal zonder voorafgaande instemming van de andere Overeenkomstsluitende Partij het volume van het verkeer, de frequentie of de regelmaat van de diensten en het vliegtuigtype of typen, zoals deze worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, beperken, tenzij dit nodig wordt geacht vanwege redenen van douane, technische, operationele of milieutechnische aard, onder gelijklopende voorwaarden in overeenstemming met artikel 15 van het Verdrag.

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 der 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 Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand, waaronder etenswaren, dranken en tabaksartikelen die zich aan

boord bevinden, alsmede reclame- en promotiemateriaal aan boord van zodanige luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen, mits genoemde uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Ten aanzien van normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden gebracht door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord worden genomen van een luchtvaartuig dat wordt geëxploiteerd door een zodanige aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend zijn bestemd voor gebruik aan boord tijdens de exploitatie van internationale diensten, gelden geen heffingen en belastingen, waaronder douanerechten en inspectiekosten, en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen die op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, zelfs niet wanneer deze voorraden worden gebruikt op delen van het traject die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de hierboven genoemde goederen kan worden geëist dat zij onder toezicht en controle van de douane worden gehouden. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij ertoe kan worden verplicht reeds op de hierboven genoemde artikelen geheven douanerechten terug te betalen.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van laatstgenoemde Partij, die kunnen eisen dat die goederen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij opnieuw worden uitgevoerd of hierover anderszins wordt beschikt overeenkomstig de douanevoorschriften.

Artikel 11 Dubbele Belasting

1. Voordelen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn uitsluitend belastbaar in de Staat waar de zetel van de werkelijke leiding is gevestigd.

2. Voordelen verkregen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in internationaal verkeer of van roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen zijn uitsluitend belastbaar in de Staat waar de zetel van de werkelijke leiding is gevestigd.
3. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen geëxploiteerd in internationaal verkeer en roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen zijn uitsluitend belastbaar in de Staat waar de zetel van de werkelijke leiding is gevestigd.
4. De bepalingen van lid 1 van dit artikel zijn eveneens van toepassing op de voordelen verkregen uit deelneming in een samenwerkingsverband van luchtvaartmaatschappijen ("airline pool"), een gemeenschappelijke onderneming ("joint venture" of "joint business") of een internationale exploitatie instelling ("international operating agency").

Artikel 12 Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevoegd het op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij verkregen batig saldo van de ontvangsten en uitgaven over te maken naar hun eigen grondgebied. In deze netto overmakingen zijn inbegrepen inkomsten, in elke valuta, van de verkoop volgens de daarvoor geldende wettelijke procedures, rechtstreeks of door tussenkomst van verkoop agenten, van luchtvervoersdiensten en van ondersteunende- of aanvullende diensten.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen ontvangen toestemming voor een dergelijke overmaking binnen ten hoogste dertig (30) dagen na het desbetreffende verzoek, in vrij convertibele valuta, tegen de officiële wisselkoers voor de inwisseling van plaatselijke valuta op de datum van indiening van dat verzoek.
De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevoegd terstond na de ontvangst van de toestemming de feitelijke overmaking te verrichten.

Artikel 13 Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale lucht-

- diensten 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 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, inklaaring, 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.

Artikel 14 Kosten, heffingen en begunstiging

1. 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 eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van welke andere luchtvaartmaatschappij dan ook, die soortgelijke vluchten uitvoert.
2. 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 15 Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van 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 16 Veiligheid

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht, herbevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verplichting ten opzichte van elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen een integraal onderdeel vormt van deze Overeenkomst.
Zonder hun algemene rechten en verplichtingen onder het internationaal recht te beperken handelen de Overeenkomstsluitende Partijen met name in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voorzover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze Verdragen.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander op verzoek alle noodzakelijke bijstand die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen, in hun onderlinge relatie, overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de

- Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en die zijn aangewezen als Annex bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart althans voorzover dergelijke beveiligingsbepalingen toepasselijk zijn op de Partijen; zij zullen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen met hun registratie of exploitanten van luchtvaartuigen die hun primaire plaats van bedrijfsvoering of permanent verblijf hebben op hun grondgebied en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met dergelijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat van dergelijke exploitanten van luchtvaartuigen kan worden geëist dat zij de veiligheidsbepalingen naleven, genoemd onder lid 3 hierboven, die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op, vertrek van of verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal waarborgen dat toereikende maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen binnen haar grondgebied opdat luchtvaartuigen worden beschermd en om passagiers, bemanning, handbagage, vracht en boordproviand te inspecteren voorafgaand aan en gedurende het aan boord gaan en het landen. 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.
 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 een luchtvaartuig, haar passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartnavigatie voorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 17 Overleg en wijziging

1. In de 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 daarvan te voorzien.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, 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.
Bedoeld overleg kan mondeling of schriftelijk geschieden.
3. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in de eerste twee leden van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden in werking op de datum waarop beide Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.
4. Wijzigingen van de Bijlage bij de Overeenkomst waartoe gedurende het in de eerste twee leden van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten. Zodanige wijzigingen treden in werking op een bij diplomatieke notawisseling vast te stellen datum.

Artikel 18 Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of een instantie; indien zij hierover geen overeenstemming kunnen bereiken, wordt het geschil op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde, die optreedt als president van het scheidsgerecht, door de twee aldus gekozen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een zodanig scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman aan; de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen een scheidsman of eventueel scheidsmannen benoemen. In een dergelijk geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als president van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen komen iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na.
4. De kosten voor het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen tenzij het scheidsgerecht anders beslist.

Artikel 19 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 door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken vóór 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 20 Registratie bij ICAO

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

Artikel 21 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 22 Werkingssfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst alleen van toepassing op het Rijk in Europa.

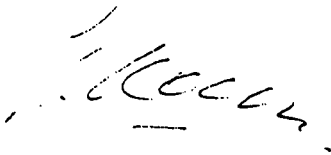
Artikel 23 Inwerkingtreding

De onderhavige Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

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

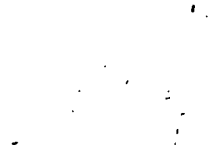
GEDAAN in tweevoud te Paramaribo op 16 oktober 1990,
in de Nederlandse taal

Voor het Koninkrijk
der Nederlanden:



De Ambassadeur,
Mr. P. F. C. KOCH

Voor de Republiek
Suriname:



De Minister van Economische Zaken,
Drs W. A. GREP

BIJLAGE

ROUTE SCHEMA

1A. SURINAME

Route te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Suriname:

Paramaribo - tussenliggende punten - Amsterdam en verdergelegen punten vice versa.

1B. NEDERLAND

Route te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam - tussenliggende punten - Paramaribo en verdergelegen punten vice versa.

Noot 1

Elk punt of alle punten op de omschreven route kan of kunnen naar goeddunken van een aangewezen luchtvaartmaatschappij op een of alle vluchten worden overgeslagen, mits de dienst begint of eindigt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

Noot 2

- A. Vijfde vrijheidsrechten op de overeengekomen route naar of vanuit tussengelegen en/of verdergelegen punten vanuit of naar het grondgebied van Suriname mogen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland worden uitgeoefend, met uitzondering van alle eilanden in het Caraïbisch gebied, punten in Venezuela, Guyana en Frans-Guyana en de punten Belem/Brazilië en Miami/USA, waarvoor toestemming van de Surinaamse luchtvaartautoriteit vereist is.
- B. Vijfde vrijheidsrechten op de overeengekomen route naar of vanuit tussengelegen en/of verdergelegen punten vanuit of naar het grondgebied van Nederland mogen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Suriname worden uitgeoefend, met uitzondering van alle punten gelegen in landen die deel uitmaken van de Europese Gemeenschap, waarvoor toestemming van de Nederlandse luchtvaartautoriteit vereist is.

Noot 3

In geval van samenwerking tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Suriname en die van het Koninkrijk der Nederlanden met betrekking tot de exploitatie van de omschreven routes of gedeelten daarvan, zal de beperking gesteld in noot 2 voor de betreffende routes of gedeelten daarvan, niet gelden.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF SURINAME CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

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 7 December 1944,²

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

DEFINITIONS

Unless the context otherwise requires, for the purpose of this Agreement:

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

b. “Aeronautical Authority” means:

— For the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Water Management;

— For the Republic of Suriname, the Minister of Economic Affairs;

or, in either case, any person or body authorized to perform the functions presently being exercised by the said Minister.

c. “Designated Airline” means an airline that has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d. The term “Territory”, with respect to a State, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

¹ Came into force provisionally on 16 October 1990 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 Service” and “Specific Route” respectively mean international air service in accordance with Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement;

g. “Stores” means consumable articles for use or sale on board an aircraft during flight, including service of food items and drinks;

h. “Agreement” means this Agreement, the Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement and to the Annex;

i. “Tariff” means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through 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 airlines.

Article 2

RIGHTS GRANTED

1. Each Contracting Party grants the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air traffic 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 for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. None of the provisions of paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for the airline of one Contracting Party to participate in air traffic between points located in the territory of the other Contracting Party.

3. Nothing in the Agreement may be construed so as to permit unregulated flights or charter flights to and from the territory of a Contracting Party. For such flights, the prior approval of the aeronautical authority of the Contracting Party is required, unless otherwise provided in its national regulations.

For such flights between the territories of both Contracting Parties, prior approval is required from the aeronautical authorities of both Contracting Parties, which shall enter into consultation for that purpose.

Article 3

CHANGE OF AIRCRAFT

1. Each designated airline is permitted to change aircraft at will on one or all flights of the agreed services on the territory of the other Contracting Party or at any desired point on the specified routes, provided that:

a. For aircraft used after the point where an aircraft has been changed, the flight path shall be so drawn up that the arriving and departing aircraft shall connect with one another;

b. In case of a change of aircraft within the territory of the other Contracting Party and if more than one aircraft are being operated at the point of change of aircraft, no more than one of these aircraft is of similar size and no larger than the aircraft used on the portion of the route on which third and fourth freedom traffic rights are exercised.

2. To facilitate the operation of agreed services in which an aircraft is changed, a designated airline may use its own equipment and, depending on the relevant national legislation, may use leased equipment, and the services may be operated under a commercial arrangement with another airline.

3. A designated airline may make use of different or similar flight numbers for the sectors of the flights in which an aircraft is changed.

Article 4

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex.

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

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

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

Article 5

REVOCATION AND SUSPENSION OF AUTHORIZATION

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

a. If the airline does not satisfy vis-à-vis the aeronautical authority of that Contracting Party the laws and regulations which are normally and reasonably applied by the aeronautical authority in conformity with the Convention;

b. If the airline fails 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. If the airline otherwise fails to perform the agreed services in accordance with the conditions prescribed under 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 authorities 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 6

TARIFFS

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

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines in compliance with the procedures of the International Air Transport Association for the fixing of tariffs.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities jointly agree to reduce this period in special cases.

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

5. If a tariff cannot be agreed upon in accordance with paragraph 2 of this Article or if, during the period fixed in paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority informs the other aeronautical authority that it does not approve a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities shall endeavour to fix 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 fixing of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with Article 18 of this Agreement.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been fixed.

8. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines do not charge any tariffs differing from those approved in accordance with the provisions of this Article.

Article 7

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airline of one Contracting Party is permitted to establish offices in the territory of the other Contracting Party in order to promote air transportation and the sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party is permitted to send to the territory of the other Contracting Party, and to keep there, the managerial, commercial, operational, and technical staff which are necessary in connection with the provision of air transportation.

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

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

5. Both Contracting Parties shall waive the requirements with respect to work permits, visitor's visas, or other similar documents for personnel performing the specified temporary services and duties, except under special circumstances to be determined by the relevant national authorities.

If such permits, visas, or documents are required, they shall be issued immediately and free of charge, so as not to delay entry into the country by the personnel in question.

Article 8

FAIR AND EQUAL OPPORTUNITIES

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

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

3. Neither of the Contracting Parties may, without the prior approval of the other Contracting Party, limit the volume of traffic, the frequency or the regularity of services and the aircraft type or types being used by the designated airline of the other Contracting Party, unless deemed necessary for reasons of a customs, technical, operational or environmental nature under conditions similar to those specified in Article 15 of the Convention.

Article 9

TIMETABLE

1. The airline designated by each Contracting Party shall, thirty (30) days in advance, submit for approval by the aeronautical authority of the other Contracting Party the timetable of its intended services, 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

TAXES, CUSTOMS AND CHARGES

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 on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees, and similar national or local duties and charges on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

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

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties that have already been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of one of the Contracting Parties may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who can require that the articles be placed under their supervision until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11

DOUBLE TAXATION

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the state in which the seat of effective management is situated.

2. Profits received from the alienation of aircraft that are operated in international traffic or of moveable items used in the operation of these aircraft shall be taxable exclusively in the State in which the seat of effective management is situated.

3. Assets consisting of aircraft operated in international traffic and moveable items used in the operation of these aircraft shall be taxable exclusively in the State in which the seat of effective management is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article are also applicable to the profits received from participation in an airline pool, a joint venture or joint business, or an international operating agency.

Article 12

TRANSFER OF FUNDS

1. The designated airlines of the Contracting Parties are authorized to transfer to their own territory credit balances accrued from income and expenditure on the territory of the other Contracting Party. These net transfers include revenues, in any currency, from sales in accordance with applicable legal procedures, directly or through the mediation of sales agents, of air transportation services, and of subsidiary or additional services.

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

The designated airlines of the Contracting Parties are authorized to execute the actual transfer immediately after receipt of permission.

Article 13

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 upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

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

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

Article 14

FEES, CHARGES AND PREFERENTIAL TREATMENT

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 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 15

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided that such certificates and 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 by the other Contracting Party to nationals of the former Contracting Party.

Article 16

SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties resolve that their mutual obligation to protect the security of civilian air traffic against unlawful acts constitutes an integral component of this Agreement.

Without limiting their general rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in accordance with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,³ insofar as both Contracting Parties are party to these conventions.

2. The Contracting Parties shall, upon request, provide one another all necessary aid required for the prevention of the unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation safety.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in accordance with the applicable security provisions for air traffic that have been established by the International Civil Aviation Organization and that are indicated in the Annex of the Convention on International Civil Aviation, insofar as such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft registered or operators of aircraft having their primary place of operational management or permanent domicile in their territory and operators of airports in their territory act in accordance with such security provisions for air traffic.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft can be required to observe the security provisions in paragraph 3 above, that the other Contracting Party prescribes for the arrival in, departure from, or stay in the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall guarantee that sufficient measures are effectively taken within its territory to protect aircraft and in order to inspect passengers, crew, hand-baggage, cargo and on-board provisions before and during boarding and landing. Each Contracting Party shall also consider favourably any request of the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers in order to counter a specific threat.

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

Article 17

CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and they shall confer, if necessary, in order to provide for an alteration thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, 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.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Amendments to this Agreement decided upon during the consultations specified in the first two paragraphs of this Article shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall enter into force on the date on which both Governments have informed one another in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

4. Amendments to the Annex to this Agreement decided upon during the consultations specified in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities. Such amendments shall enter into force on a date to be established by an exchange of diplomatic notes.

Article 18

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by direct negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and a third, who shall act as president of the tribunal, 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 of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal; 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, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with all decisions given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties, unless otherwise decided by the tribunal.

Article 19

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 has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiration of this period.

If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20

REGISTRATION WITH ICAO

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

Article 21

APPLICABILITY OF MULTILATERAL AGREEMENTS

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

Article 22

APPLICABILITY

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

Article 23

ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

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

DONE in duplicate at Paramaribo on October 16, 1990 in the Dutch language.

For the Kingdom
of the Netherlands:

The Ambassador,
P. F. C. KOCH

For the Republic
of Suriname:

The Minister for Economic Affairs,
Dr. W. A. GREP

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. *a. Suriname*

Route to be operated by the airline designated by the Republic of Suriname:
Paramaribo—intermediate points—Amsterdam—further points and vice versa.

1. *b. The Netherlands*

Route to be operated by the airline designated by the Kingdom of the Netherlands:
Amsterdam—intermediate points—Paramaribo—further points and vice versa.

Note 1:

Any point or all points on the specified route may, at the discretion of a designated airline, be omitted on one or all flights, provided that the service begins or ends in the territory of the Contracting Party that designates the airline.

Note 2:

A. Fifth freedom traffic rights on the specified route to or from intermediate and/or further points from or to the territory of Suriname may be operated by the designated airline of the Netherlands, with the exception of all islands in the Caribbean area, points in Venezuela, Guyana and French Guyana, and the points Belem/Brazil and Miami/USA, for which approval by the Surinamese aeronautical authority is required.

B. Fifth freedom traffic rights on the specified route to or from intermediate and/or further points from or to the territory of the Netherlands may be operated by the designated airline of Suriname, with the exception of all points situated in countries belonging to the European Community, for which approval by the Dutch aeronautical authority is required.

Note 3:

If the designated airline of Suriname cooperates with the designated airline of the Kingdom of the Netherlands in operating the specified routes or portions thereof, the restriction established in Note 2 for the routes in question or portions thereof shall not apply.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU SURINAME RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS 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,

Désireux de conclure un accord aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, 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) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

— Pour le Royaume des Pays-Bas : le ministre des Transports et des Communications;

— Pour la République du Suriname : le Ministre des Affaires économiques;

ou, dans les deux cas : toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement du ministre précité;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et habilitée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », s'agissant d'un Etat, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 16 octobre 1990 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) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont, chacune, le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions « services convenus » et « route indiquée » s'entendent, respectivement, d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord, et de la route définie dans la partie concernée de l'Annexe du présent Accord;

g) L'expression « provisions de bord » s'entend des articles de consommation destinés à l'usage ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les aliments et les boissons servis à bord;

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

i) Le terme « tarif » s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de 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 par les entreprises de transport aérien ou en leur nom, et des conditions de leur prestation.

Article 2

DROITS OCTROYÉS

1. 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 pendant l'exploitation d'un service convenu sur un itinéraire indiqué, 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. Aucun élément de l'Accord ne peut être interprété comme autorisant des vols irréguliers ou des vols charters à destination et en provenance du territoire de l'une des Parties contractantes. Lesdits vols sont subordonnés à l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de cette Partie, sauf disposition contraire de ses règlements nationaux.

Ces mêmes vols entre les territoires des deux Parties contractantes sont subordonnés à l'autorisation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties, qui se concerteront à cet effet.

Article 3

CHANGEMENT D'AÉRONEF

1. Toute entreprise de transport aérien désignée est autorisée, sur un ou sur tous les vols des services convenus, de changer à son gré d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à tout point des routes indiquées, à condition :

a. Que l'horaire de vol des aéronefs utilisés après le point où a lieu le changement d'aéronef soit établi de telle manière que l'aéronef entrant et l'aéronef partant soient en correspondance;

b. En cas de changement d'aéronef à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante et si plusieurs aéronefs sont exploités après le point où a lieu le changement d'aéronef, un de ces aéronefs au plus soit de même taille et aucun de taille supérieure par rapport aux aéronefs utilisés sur la partie de l'itinéraire où sont exercés des droits de troisième et de quatrième libertés.

2. Une entreprise de transport aérien peut, aux fins d'exploitation de services convenus impliquant un changement d'aéronef, utiliser son propre matériel, et l'exploitation peut être faite au titre d'un accord commercial pris avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les secteurs des vols comportant un changement d'aéronef.

Article 4

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 routes définies dans l'Annexe.

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

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise de transport aérien désignée peut entamer à tout moment l'exploitation complète ou partielle des services convenus, pour autant qu'elle satisfasse aux dispositions du présent Accord et que les tarifs de ces services aient été arrêtés et approuvés conformément aux dispositions de l'article 6 de l'Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou de subordonner cet octroi aux conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie, ou bien par les deux.

Article 5

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 4, 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 6

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont ceux qui ont été approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et qui sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les facteurs entrant en ligne de compte, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées, si possible en appliquant les procédures de l'Association du transport aérien international.

3. 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, sauf si lesdites autorités décident d'un commun accord de raccourcir ce délai dans certains cas particuliers.

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

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

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si l'une des autorités aéronautiques, dans le délai visé au paragraphe 4 ci-dessus, notifie par écrit à l'autre autorité qu'elle marque son désaccord sur un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties s'efforcent de fixer un tarif par voie de concertation.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 ci-dessus, le différend est tranché conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les Parties contractantes veillent à ce que les entreprises de transport aérien agréées n'appliquent pas des tarifs différents de ceux qui ont été approuvés conformément aux dispositions du présent article.

Article 7

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. L'entreprise de transport aérien désignée 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, et de prendre toutes autres dispositions nécessaires à l'exécution de services de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque 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. 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.

5. Les Parties contractantes, s'agissant du personnel exerçant certains services et tâches temporaires, renoncent à appliquer les prescriptions relatives aux permis de travail et aux visas temporaires ou autres documents analogues, sauf circonstances particulières à définir par les autorités nationales compétentes concernées.

Si lesdits permis, visas ou documents sont exigés, ils seront délivrés immédiatement et sans frais afin de ne pas retarder l'entrée du personnel en question dans le pays.

Article 8

CONDITIONS ÉQUITABLES ET ÉGALES

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

2. 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.

3. Aucune Partie contractante ne peut, sans l'accord préalable de l'autre Partie, restreindre le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services et le ou les type(s) d'aéronef, exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à moins que cette restriction ne soit jugée nécessaire pour des motifs de douane ou de nature technique, opérationnelle ou environnementale, à des conditions identiques, conformément à l'article 15 de la Convention.

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

TAXES, DROITS DE DOUANE ET PRÉLÈVEMENTS

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 lubrifiants, 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 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 carburants et de lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les soins et pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation de services internationaux, seront exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection et autres droits ou

taxes analogues, locaux ou nationaux, 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 douaniers. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient été déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburants et de lubrifiants, ainsi que les provisions de bord transportées à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui peuvent exiger que les articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 11

DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et produits résultant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables exclusivement 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 ou de biens meubles liés à l'exploitation de ces aéronefs sont imposables exclusivement 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 « airline pool » (un regroupement d'entreprises de transport aérien) à une « joint venture » ou « joint business » (une coentreprise) ou à une « international operating agency » (une agence active au niveau international).

Article 12

TRANSFERT DE FONDS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de transférer vers leur propre territoire le solde positif des recettes et dépenses réalisées sur le territoire de l'autre Partie. Sont compris dans ce transfert net les recettes, dans toute devise, des ventes, réalisées directement ou par l'entremise d'agences conformément aux procédures légales pertinentes, de services de transport aérien et de services complémentaires ou auxiliaires.

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 13

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.

Article 14

DROITS, REDEVANCES ET TRAITEMENT PRÉFÉRENTIEL

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 15

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 16

SÉCURITÉ

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties contractantes confirment que leur obligation réciproque de protéger la navigation aérienne civile contre les comportements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

Sans préjudice de leurs droits et obligations généraux en droit international, les Parties contractantes agissent notamment en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, pour autant qu'elles soient toutes deux parties à ces conventions.

2. Les Parties contractantes, sur demande, se prêtent mutuellement toute l'assistance requise en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs et autres comportements illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que de toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Dans leurs relations réciproques, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables relatives à la sécurité aérienne, prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui forment l'annexe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs enregistrés chez elles ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège social principal ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient qu'il puisse être exigé de ces exploitants qu'ils respectent les dispositions en matière de sécurité visées au paragraphe 3 ci-dessus, appliquées par l'autre Partie lors de l'arrivée, du départ et du séjour sur son territoire. Chaque Partie contractante garantit que des mesures suffisantes sont effectivement prises sur son territoire en vue de protéger les aéronefs et d'inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement et l'atterrissage. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant la prise de mesures de sécurité spéciales en vue de faire face à une menace spécifique.

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

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

ses passagers et de son équipage, 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 audit incident ou à ladite menace.

Article 17

CONSULTATIONS ET AMENDEMENT

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 afin de les modifier.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations, qui commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes décident d'un commun accord de prolonger ou de raccourcir ce délai.

Ces consultations peuvent être orales ou écrites.

3. Les modifications du présent Accord qui sont décidées dans le cadre des consultations visées aux deux premiers paragraphes du présent article sont convenues par écrit entre les Parties contractantes et entreront en vigueur à la date à laquelle les deux gouvernements se seront notifié mutuellement par écrit que les formalités requises par leurs constitutions respectives ont été accomplies;

4. Les modifications de l'Annexe de l'Accord qui sont décidées dans le cadre des consultations visées aux deux premiers paragraphes du présent article sont convenues par écrit entre les autorités aéronautiques. Ces modifications entreront en vigueur à une date à fixer par échange de notes diplomatiques.

Article 18

RÈGLEMENT DES 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 régler celui-ci par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à une tierce personne ou une tierce autorité pour décision; si elles ne peuvent se mettre d'accord sur cette démarche, le différend est, sur demande d'une des Parties contractantes, soumis à un tribunal arbitral composé de trois juges arbitres, chaque Partie en désignant un et le troisième, qui exerce les fonctions de président du tribunal, étant nommé par les deux premiers. 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 imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, 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. Dans ce

cas, le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers et assurer la fonction de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conforment 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 19

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 20

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 21

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 22

CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE

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

Article 23

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera provisoirement applicable à compter de la date de sa signature et entrera en vigueur le jour de l'échange des 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 Paramaribo, le 16 octobre 1990, en deux exemplaires en néerlandais.

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

L'Ambassadeur,
P. F. C. KOCH

Pour la République
du Suriname :

Le Ministre des Affaires économiques,
W. A. GREP

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. *a. Suriname*

Route à exploiter par l'entreprise de transport aérien de la République du Suriname :
Paramaribo - points intermédiaires - Amsterdam et points situés au-delà, et vice versa

1. *b. Pays-Bas*

Route à exploiter par l'entreprise de transport aérien du Royaume des Pays-Bas :
Amsterdam - points intermédiaires - Paramaribo et points situés au-delà, et vice versa

Note 1 :

L'entreprise de transport aérien désignée pourra, à son gré, lors d'un vol ou et à chaque vol, omettre certains points ou tous les points sur la route indiquée, à condition que le service aérien débute ou se termine sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien.

Note 2 :

A. L'entreprise de transport aérien désignée par les Pays-Bas est autorisée à exercer des droits de cinquième liberté sur la route convenue à destination ou en provenance de points intermédiaires et/ou de points situés au-delà en provenance ou à destination du territoire du Suriname, à l'exception de l'ensemble des îles de la région des Caraïbes, de points au Venezuela, en Guyane et en Guyane française et des points Belem au Brésil et Miami aux Etats-Unis, pour lesquels une autorisation des autorités aériennes du Suriname est requise.

B. L'entreprise de transport aérien désignée par le Suriname est autorisée à exercer des droits de cinquième liberté sur la route convenue à destination ou en provenance de points intermédiaires et/ou de points situés au-delà en provenance ou à destination du territoire des Pays-Bas, à l'exception de l'ensemble des points situés dans les pays qui font partie de la Communauté européenne, pour lesquels une autorisation des autorités aériennes des Pays-Bas est requise.

Note 3 :

En cas de coopération entre l'entreprise de transport aérien désignée par le Suriname et celle désignée par le Royaume des Pays-Bas en ce qui concerne l'exploitation des routes indiquées ou de parties de celles-ci, la restriction énoncée à la note 2 pour les routes concernées ou des parties de celles-ci n'est pas applicable.

