

**No. 35046**

---

**Netherlands  
and  
Russian Federation**

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Russian Federation (with annex). The Hague, 1 October 1997**

**Entry into force:** *8 April 1998 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *Dutch, English and Russian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 10 September 1998*

---

**Pays-Bas  
et  
Fédération de Russie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Fédération de Russie (avec annexe). La Haye, 1 octobre 1997**

**Entrée en vigueur :** *8 avril 1998 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais et russe*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 10 septembre 1998*

**Verdrag inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Russische Federatie**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van de Russische Federatie, hierna te noemen de Verdragsluitende Partijen;

overwegende het feit dat het Koninkrijk der Nederlanden en de Russische Federatie partijen zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld;

geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via de respectieve grondgebieden van hun twee Staten;

zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1**

*Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag betekenen de onderstaande begrippen het volgende:

a. onder het „Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen, voor zover deze van toepassing zijn op de Verdragsluitende Partijen, en alle overeenkomstig artikel 94 van het Verdrag van Chicago aangenomen wijzigingen van het Verdrag van Chicago die door de Russische Federatie onderscheidenlijk het Koninkrijk der Nederlanden zijn bekrachtigd;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat de Russische Federatie betreft, de Russische Federale Luchtvaartautoriteiten of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door genoemde autoriteiten en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door genoemde minister;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. onder „grondgebied” wordt met betrekking tot een Staat verstaan: de landgebieden, de territoriale wateren en de binnenwateren, alsmede het luchtruim daarboven, die onder de soevereiniteit van de Staat vallen;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag onderscheidenlijk de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

- I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
- II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij de in dit Verdrag genoemde rechten met het oog op de instelling van internationale luchtdiensten op de overeengekomen diensten en omschreven routes.

## Artikel 3

### *Rechten*

1. Een door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

a. het recht om zonder te landen over het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij te vliegen;

b. het recht om op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op de in de Bijlage bij dit Verdrag genoemde punten;

c. het recht om op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij te landen op de in de Bijlage bij dit Verdrag voor die route genoemde punten voor het opnemen en/of afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen van passagiers, vracht en post, vervoerd tegen betaling of vergoeding, tussen de punten gelegen op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij.

3. De vluchtroutes van luchtvaartuigen op de overeengekomen diensten en de punten voor overschrijding van de landsgrenzen worden door elke Verdragsluitende Partij vastgesteld wat het grondgebied van haar Staat betreft.

4. Aspecten betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten worden – in de door de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen op grond van de nationale wetten en voorschriften vastgestelde mate – geregeld tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen en, indien nodig, ter goedkeuring voorgelegd aan bovengenoemde autoriteiten.

#### Artikel 4

##### *Aanwijzing en vergunning*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent de andere Verdragsluitende Partij onverwijld aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van het derde en vierde lid van dit artikel, de vereiste exploitatievergunning.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Verdragsluitende Partij die de exploitatievergunning verleent, kan van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze te hunnen genoegen aantoot dat zij in staat is om te voldoen aan de krachtens de wetten en voorschriften voorgeschreven voorwaarden die door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden voor de uitoefening van de in artikel 3 van dit Verdrag omschreven rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

5. Zodra een luchtvaartmaatschappij is aangewezen en haar de vergunning is verleend, kan zij een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen nieuwe diensten waarvoor zij is aangewezen, mits ten aanzien van die dienst een in overeenstemming met de bepalingen van artikel 10 van dit Verdrag vastgesteld tarief van kracht is.

#### Artikel 5

##### *Intrekking en opschorting van een exploitatievergunning*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij in te trekken of de uitoefening van de in artikel 3 van dit Verdrag genoemde rechten op te schorten of daaraan de voor de uitoefening van die rechten noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

a. indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen; of

b. indien die luchtvaartmaatschappij nalaat de van kracht zijnde wetten of voorschriften na te leven van de Verdragsluitende Partij die deze rechten verleent; of

c. indien die luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te verrichten overeenkomstig de krachtens dit Verdrag voorgeschreven voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting of het opleggen van voorwaarden, genoemd in het eerste lid van dit artikel, van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op wetten of voorschriften, worden deze rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Zulk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van het verzoek ter zake.

#### Artikel 6

##### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Staat van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar

grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen op haar grondgebied te worden toegepast op luchtvaartuigen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Staat van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningsleden, vracht of post, zoals voorschriften betreffende paspoorten, douane, valuta's en sanitaire maatregelen, dienen te worden toegepast op passagiers, bemanningsleden, vracht of post van luchtvaartuigen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende het verblijf op genoemd grondgebied.

3. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van de voorschriften van haar Staat inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

## Artikel 7

### *Kosten*

1. Kosten en heffingen voor het gebruik van elke luchthaven, waaronder begrepen installaties, technische en andere voorzieningen en diensten daarvan, alsmede kosten voor het gebruik van luchtvaartvoorzieningen, communicatievoorzieningen en -diensten worden in rekening gebracht in overeenstemming met de op het grondgebied van de Staat van elke Verdragsluitende Partij vastgestelde prijzen en tarieven.

2. Kosten en heffingen die op het grondgebied van de Staat van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot vluchten van een luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de Staat van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

## Artikel 8

### *Rechtstreekse doorreis*

Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van de Staat van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor gereser-

verde zone van de luchthaven niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op rechtstreekse doorreis zijn vrijgesteld van de heffing van douanerechten en andere belastingen. Wat betreft handbagage van passagiers die op rechtstreekse doorreis zijn in Nederland en andere EU-lidstaten als eindbestemming hebben, zijn de interne wetten en voorschriften van Nederland van toepassing.

Kosten voor verleende diensten, opslag en de vervulling van douaneformaliteiten worden berekend overeenkomstig de interne wetten en voorschriften van de respectieve Staten van de Verdragsluitende Partijen.

## Artikel 9

### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen de grondgebieden van hun respectieve Staten te exploiteren.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

## Artikel 10

### *Tarieven*

1. De tarieven voor vervoer tussen de respectieve grondgebieden van de Staten van de Verdragsluitende Partijen dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, kenmerken van de luchtvaartmaatschappij(en) (zoals het niveau van snelheid en dienstverlening) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die een deel van de omschreven route exploiteren. Deze tarieven worden vastgesteld in overeenstemming met de onderstaande bepalingen van dit artikel.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, zo veel mogelijk, overeengekomen door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven onderling overeengekomen door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen vereist.

3. Indien de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een van deze tarieven of indien een tarief om enige andere reden niet kan worden overeengekomen in overeenstemming met de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het tweede lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het derde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag.

5. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

6. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van één van de Verdragsluitende Partijen het niet heeft goedgekeurd. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het vijfde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

## Artikel 11

### *Douanerechten, heffingen en kosten*

1. Luchtvaartuigen die voor overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), alsmede reclame- en promotie-materiaal dat zich aan boord van deze luchtvaartuigen



bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten en andere heffingen bij aankomst op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Eveneens vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen zijn:

a. proviand die aan boord wordt genomen op het grondgebied van de Staat van de ene Verdragsluitende Partij, binnen de beperkingen die door de autoriteiten van die Verdragsluitende Partij worden vastgesteld, en is bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen die voor de overeengekomen diensten worden gebruikt door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij;

b. reserveonderdelen die op het grondgebied van de Staat van de ene Verdragsluitende Partij worden gebracht ten behoeve van het onderhoud of het herstel van luchtvaartuigen gebruikt bij de exploitatie van overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij;

c. brandstoffen en smeermiddelen bestemd voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten door luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt op het gedeelte van de route dat wordt afgelegd op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Kosten voor verleende diensten, opslag en de vervulling van douaneformaliteiten worden berekend overeenkomstig de interne wetten en voorschriften van de Staten van de Verdragsluitende Partijen.

3. Ten aanzien van de in het tweede lid bedoelde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht of beheer van de douane blijven.

4. Normale uitrustingsstukken, alsmede goederen, voorraden, proviand en reserveonderdelen aan boord van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Verdragsluitende Partij. In dergelijke gevallen kunnen deze onder het toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 12

### *Overmaking*

1. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten met hun eigen vervoersbewijzen te ver-

kopen op het grondgebied van de Staten van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere vrij inwisselbare valuta, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de desbetreffende Staat van de Verdragsluitende Partij.

2. Elke Verdragsluitende Partij verleent een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij het recht het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven, door genoemde aangewezen luchtvaartmaatschappij verkregen in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten, vrijelijk over te maken.

In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten.

3. Bedoelde overmaking geschiedt in overeenstemming met de bepalingen van de overeenkomst waarin de financiële aangelegenheden van de Staten van de Verdragsluitende Partijen zijn geregeld. Bij gebreke van bedoelde overeenkomst of de desbetreffende bepalingen, geschiedt de overmaking in vrij inwisselbare valuta tegen de officiële wisselkoers in overeenstemming met de deviezenbepalingen van de Staten van de Verdragsluitende Partijen.

## Artikel 13

### *Vertegenwoordigingen*

De luchtvaartmaatschappijen van elke Verdragsluitende Partij wordt het recht verleend om op het grondgebied van de Staat van de andere Verdragsluitende Partij hun vertegenwoordigingen te vestigen met het noodzakelijke leidinggevende, administratieve, commerciële en technische personeel.

## Artikel 14

### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht bevestigen de Verdragsluitende Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een wezenlijk deel van dit Verdrag uitmaakt. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Verdragsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het

wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en de bepalingen van tussen de Verdragsluitende Partijen van kracht zijnde bilaterale overeenkomsten, alsmede hun later te ondertekenen overeenkomsten.

2. De Verdragsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanning daarvan, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen en technische eisen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze veiligheidsbepalingen en -eisen van toepassing zijn op de Verdragsluitende Partijen; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die hun hoofdzetel of domicilie op het grondgebied van hun Staat hebben, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde bepalingen en eisen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij.

Elke Verdragsluitende Partij zorgt ervoor dat op doeltreffende wijze passende maatregelen op haar grondgebied worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand aan een onderzoek te onderwerpen vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden. Elke Verdragsluitende Partij neemt tevens een verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een bepaalde dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaart-

voorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen die zijn bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan zulk een voorval of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

## Artikel 15

### *Overleg*

Van tijd tot tijd vindt overleg plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen om te zorgen voor nauwe samenwerking betreffende alle aangelegenheden die van invloed zijn op de uitvoering van dit Verdrag.

## Artikel 16

### *Regeling van geschillen*

1. Indien tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in eerste instantie te regelen door middel van onderhandelingen tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

2. Indien genoemde luchtvaartautoriteiten er niet in slagen tot overeenstemming te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

3. Indien op bovengenoemde wijzen geen regeling tot stand kan worden gebracht, wordt het geschil op verzoek van één van beide Verdragsluitende Partijen ter beslissing onderworpen aan arbitrage. Arbitrage geschiedt door een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen.

4. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop één van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin wordt verzocht om regeling van het geschil door middel van arbitrage. De derde scheidsman wordt door de twee andere scheidsmannen benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien één van beide Verdragsluitende Partijen binnen de genoemde termijn geen scheidsman benoemt of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn is benoemd, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door één van beide Verdragsluitende Partijen worden verzocht zo spoedig mogelijk een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naar gelang het geval.

5. De ingevolge het vierde lid van dit artikel benoemde derde scheidsman dient onderdaan van een derde Staat te zijn en treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht.

Indien de Voorzitter van de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie onderdaan van de Staat van één van beide Verdragsluitende Partijen is, of indien hij anderszins is verhinderd om zijn in het vierde lid van dit artikel genoemde taak te verrichten, dient de Vice-Voorzitter die hem vervangt de noodzakelijke benoemingen te verrichten.

6. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen. Bedoelde beslissing is bindend voor beide Verdragsluitende Partijen.

Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van de door haarzelf benoemde scheidsman of de namens haar door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie benoemde scheidsman, alsmede van haar vertegenwoordiging in de arbitrageprocedure: de kosten van de voorzitter van het scheidsgerecht en alle andere kosten worden in gelijke delen door de Verdragsluitende Partijen gedragen.

In alle overige opzichten stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedure vast.

## Artikel 17

### *Wijziging*

Indien één van beide Verdragsluitende Partijen het wenselijk acht de bepalingen van dit Verdrag en de Bijlage hierbij te wijzigen, kan zij verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de voorgestelde wijziging. Het overleg dient aan te vangen binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van het verzoek, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen besluiten tot verlenging van die termijn. Een door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijziging van het Verdrag wordt van kracht op een in een diplomatieke-notawisseling vast te stellen datum, op voorwaarde dat de nationaal vereiste wettelijke procedures zijn voltooid. Wijziging van de Bijlage kan geschieden door middel van een overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

## Artikel 18

### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Dit Verdrag en alle latere wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 19

### *Beëindiging*

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving

doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval treedt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Toepasselijkheid*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

#### Artikel 21

##### *Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag treedt in werking op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving waarmee wordt bevestigd dat de Verdragsluitende Partijen aan al hun vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag hebben voldaan.

2. Bij de inwerkingtreding van dit Verdrag worden de Overeenkomst tussen de Regering van de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende luchtdiensten van 17 juni 1958, zoals gewijzigd, alsmede alle bijlagen daarbij beëindigd ten aanzien van de betrekkingen tussen de Russische Federatie en het Koninkrijk der Nederlanden.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage, op 1 oktober 1997, in twee originele exemplaren in de Nederlandse, de Russische en de Engelse taal, zijnde alle versies gelijkelijk authentiek. In geval van eventuele verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

A. JORRITSMA-LEBBINK

*Voor de Regering van de Russische Federatie*

G. ZAITSEV

## Bijlage

TABEL I: Routes die mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Russische Federatie, in beide richtingen, met elk type subsonisch luchtvaartuig.

1. Punt(en) in de Russische Federatie - tussenliggend(e) punt(en) in Europa - Amsterdam en/of Maastricht en twee nader te bepalen andere punten in Nederland\*.

2. Punt(en) in de Russische Federatie - tussenliggend(e) punt(en) in Europa - Amsterdam (met en zonder landing) - punt(en) in Europa en/of Afrika en/of Noord-Amerika en/of Midden-Amerika en/of Zuid-Amerika.

3. Amsterdam - Moskou - Tokio.

4. Amsterdam - Moskou - Osaka.

5. Amsterdam - Moskou - Nagoya.

6. Amsterdam - Moskou - Peking en/of Shanghai.

7. Amsterdam - punt(en) in de Russische Federatie (met of zonder landing) - Seoul.

8. Amsterdam - Moskou - Hongkong.

\* Twee van deze punten in Nederland kunnen in dezelfde dienst(en) worden gecombineerd.

### Noten:

A. Bij de exploitatie van de overeengekomen routes mag (mogen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Russische Federatie elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten op de routes 1 en 2 geheel of gedeeltelijk overslaan.

B. Bij de exploitatie van de overeengekomen routes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 heeft (hebben) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Russische Federatie het recht passagiers, bagage, post en vracht te vervoeren tussen het grondgebied van Nederland en alle punten op bovengenoemde routes, met uitzondering van cabotage-rechten op dat grondgebied.

C. Verzoeken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Russische Federatie tot overvliegen op hun niet-geregelde vluchten zonder landing of met een technische landing op Nederlands grondgebied op route 2, worden door de desbetreffende autoriteiten in welwillende overweging genomen.

D. Voor chartervluchten, extra en niet-geregelde vluchten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is een voorafgaande aanvraag van die luchtvaartmaatschappij(en) vereist; deze aanvraag dient ten minste 48 uur voor vertrek te worden ingediend, behalve in weekeinden en op feestdagen.

- E. Voor de exploitatie van de routes 3, 4, 5, 6, 7 en 8 is een bijzondere overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdrag-sluitende Partijen vereist.
- F. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Russische Federatie heeft (hebben) het recht over het Nederlandse grondgebied te vliegen (zonder landing of met een technische landing in Amsterdam) op route 2 op een onbeperkt aantal geregelde vluchten.
- G. Wat het bepaalde in artikel 4, eerste lid, van het Verdrag betreft, mag ten hoogste één Russische passagiers/combinatie-luchtvaartmaatschappij en één Russische luchtvrachtmaatschappij vluchten uitvoeren op een stedenpaar op de omschreven routes.

TABEL II: Routes die mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden, in beide richtingen, met elke type subsonisch luchtvaartuig.

1. Punt(en) in Nederland - tussenliggend(e) punt(en) in Europa - Moskou en/of St. Petersburg en twee andere later overeen te komen punten in de Russische Federatie.

2. Punten(en) in Nederland - tussenliggend(e) punt(en) in Europa - Tasjkent-route (zonder landing of met technische landing) - punt(en) in Zuid-Azië en/of Zuidoost-Azië en/of Australië en/of Nieuw-Zeeland en/of Hongkong.

3. Punt(en) in Nederland - tussenliggend(e) punt(en) in Europa - Moskou - verder gelegen punt(en), voor zover deze niet onder route 2 vallen\*\*.

4. Punt(en) in Nederland - Moskou (met en zonder landing) - Tokio.

5. Punt(en) in Nederland - Moskou (met en zonder landing) - Osaka.

6. Punt(en) in Nederland - Moskou - (met en zonder landing) - Nagoya.

7. Punt(en) in Nederland - Moskou (met en zonder landing) - Peking en/of Shanghai.

8. Punt(en) in Nederland - tussenliggend(e) punt(en) in Europa\*\*\* - punt(en) in de Russische Federatie\*\*\* - Seoul.

9. Punt(en) in Nederland - Moskou (met en zonder landing) - Hongkong.

\* Twee van deze punten in de Russische Federatie kunnen in dezelfde dienst(en) worden gecombineerd.

\*\* Deze punten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland naar eigen inzicht worden gekozen in: Kazachstan,



Oezbekistan, Turkmenistan, Kirgizië, Tadzjikistan, Armenië, Azerbajdzjan en Georgië.

\*\*\* Optionele technische landingen.

Noten:

- A. Bij de exploitatie van de overeengekomen routes mag (mogen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten op de routes 1, 2 en 3 geheel of gedeeltelijk overslaan.
- B. Bij de exploitatie van de overeengekomen routes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 en 9 heeft (hebben) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland het recht passagiers, bagage, post en vracht te vervoeren tussen het grondgebied van de Russische Federatie en alle punten op bovengenoemde routes, met uitzondering van cabotage-rechten op dat grondgebied.
- C. Verzoeken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland tot overvliegen op hun niet-geregelde vluchten zonder landing of met technische landing op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij op de routes 2 en 3, worden door de desbetreffende autoriteiten in welwillende overweging genomen.
- D. Voor chartervluchten, extra en niet-geregelde vluchten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is een voorafgaande aanvraag van die luchtvaartmaatschappij(en) vereist; deze aanvraag dient ten minste 48 uur voor vertrek te worden ingediend, behalve in weekeinden en op feestdagen.
- E. Voor de exploitatie van de routes 4, 5, 6, 7, 8 en 9 is een bijzondere overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen vereist.
- F. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland heeft (hebben) het recht over het grondgebied van de Russische Federatie te vliegen (zonder landing of met technische landing in Moskou) op de routes 2 en 3 op een onbeperkt aantal geregelde vluchten.
- G. Wat het bepaalde in artikel 4, eerste lid, van het Verdrag betreft, mag ten hoogste één Nederlandse passagiers/combinatieleuchtvaartmaatschappij en één Nederlandse luchtvrachtmaatschappij vluchten uitvoeren op een stedenpaar op de omschreven routes.

[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

Правительство Королевства Нидерландов и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание, что Королевство Нидерландов и Российская Федерация являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между соответствующими территориями их двух государств и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

### Статья 1 Определения

1. Для целей настоящего Соглашения следующие термины означают:

a) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение и любую поправку к нему, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Королевством Нидерландов и Российской Федерацией;

b) "авиационные власти" в отношении Королевства Нидерландов - Министра транспорта, общественных работ и водного хозяйства или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром, и в отношении Российской Федерации - Федеральную авиационную службу России или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Службой;

c) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

d) "территория" в отношении государства - земные поверхности, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

е) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, соответственно относящиеся к ним, указанные в статье 96 Конвенции;

ф) "договорные линии" и "установленные маршруты" - соответственно международные воздушные линии, относящиеся к статье 2 настоящего Соглашения и маршруты, установленные в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению;

г) "запасы" - изделия, готовые к употреблению, предназначенные для использования или продажи на борту в течение полета, включая продовольствие и напитки

н) "Соглашение" - настоящее Соглашение, Приложение, входящее в него, а также любые поправки к Соглашению или Приложению;

и) "тариф" - любую сумму, взимаемую или которая должна взиматься авиакомпаниями непосредственно либо через своих агентов с любого лица или организации за перевозку пассажиров (и их багажа) и груза (кроме почты) при воздушной перевозке, включая:

I. условия, регулирующие пригодность и приемлемость тарифа;

II. платежи и условия для любых услуг, связанных с подобной перевозкой, предлагаемой авиакомпанией.

## **Статья 2** **Предоставление прав**

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по договорным линиям и установленным маршрутам.

## **Статья 3** **Права**

1. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, пользуется при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

a) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

c) совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования отдельно или комбинированно.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства.

4. Вопросы эксплуатации договорных линий в пределах, определяемых авиационными властями Договаривающихся Сторон на основе национальных законов и правил, решаются заинтересованными назначенными авиапредприятиями и, если это необходимо, будут передаваться на утверждение вышеуказанных властей.

#### Статья 4

#### Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить, уведомив в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону, авиапредприятие или авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам и заменить предварительно назначенное авиапредприятие на другое авиапредприятие.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны, выдавая разрешение на эксплуатацию, могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенными авиапредприятиями прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, и/или гражданам этого государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию новых договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этой линии.

## **Статья 5**

### **Анулирование и приостановление действия разрешения на эксплуатацию**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию авиапредприятия, назначенному другой Договаривающейся Стороной, или приостановить пользование правами, указанными в статье 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, и/или гражданам ее государства, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает действующие законы и правила государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то такие права будут использоваться только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса.

## **Статья 6**

### **Применение законов, правил и процедур**

1. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к прилету или вылету с территории ее государства воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию, или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания на ее территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы, правила и процедуры государства одной Договаривающейся Стороны, относящиеся к прибытию, пребыванию и отправлению с территории ее государства пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, применяются к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет предоставлять преимущества любому другому авиапредприятию по отношению к назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в применении таможенных, иммиграционных, карантинных и

подобных правил или в использовании аэропортов, воздушных трасс, служб воздушного движения и других услуг, находящихся под ее контролем.

#### **Статья 7** **Сборы**

1. Сборы и платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными на территории государства каждой Договаривающейся Стороны.

2. Сборы и другие платежи, применяемые на территории государства любой Договаривающейся Стороны к деятельности авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими авиационными средствами на территории государства первой Договаривающейся Стороны, не должны превышать тех, которые установлены для любого другого авиапредприятия, занимающегося аналогичной деятельностью.

#### **Статья 8** **Прямой транзит**

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться не более, чем упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными пошлинами и другими налогами. В отношении ручной клади пассажиров, следующих прямым транзитом через Нидерланды в одно из государств Европейского Союза, являющегося пунктом конечного назначения, применимо внутреннее законодательство и правила Нидерландов.

Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с внутренним законодательством государств Договаривающихся Сторон.

#### **Статья 9** **Справедливая конкуренция**

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями их государств.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предпринимать все необходимые действия в пределах своей юрисдикции для избежания всех форм дискриминации или практики

несправедливой конкуренции, неблагоприятно влияющей на условия конкуренции авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны.

## Статья 10

### Тарифы

1. Тарифы на перевозки между соответствующими территориями государств Договаривающихся Сторон должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например, стандарты скорости и обслуживания) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны устанавливаться в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по возможности, согласовываться между соответствующими назначенными авиапредприятиями с использованием процедур Международной авиатранспортной ассоциации для установления тарифов. Если это невозможно, тарифы согласовываются между соответствующими назначенными авиапредприятиями. В любом случае тарифы должны утверждаться авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достичь согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, предоставленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, разногласие должно быть разрешено согласно условиям статьи 16 настоящего Соглашения.

5. Все тарифы, согласованные таким образом, должны передаваться для утверждения авиационным властям обеих Договаривающихся Сторон минимум за шестьдесят (60) дней до предполагаемой даты их введения, кроме тех случаев, когда указанные власти согласятся в отдельных случаях сократить этот период.

6. Ни один тариф не должен вступить в силу, если его не утвердят авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны. Утверждение тарифов может быть произведено путем уведомления; или если ни одна из авиационных властей не уведомила о его неутверждении в течение тридцати (30) дней с даты передачи в соответствии с пунктом 5 данной статьи, тариф будет считаться утвержденным.

В случае, когда период для передачи сокращен, как указано в пункте 5 настоящей статьи, авиационные власти могут согласиться, что период, в течение которого любое несогласие должно быть заявлено, должен быть соответственно сокращен.

7. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

8. Назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон не могут применять тарифы, отличные от тех, которые были утверждены в соответствии с положениями настоящей статьи.

## Статья 11

### Таможенные пошлины, налоги и сборы

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), а также рекламные и представительские материалы, находящиеся на борту воздушных судов, освобождаются от обложения таможенными пошлинами и другими налогами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество и материалы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также освобождаются от обложения таможенными пошлинами и другими налогами:

a) бортовые запасы, взятые на территории государства одной Договаривающейся Стороны, в пределах, установленных властями этой Договаривающейся Стороны, и используемые на борту воздушного судна, выполняющего полеты по установленным договорным линиям назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

b) запасные части, ввезенные на территорию государства одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

c) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с внутренним законодательством государств Договаривающихся Сторон.

3. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.



## **Статья 12** **Перевод доходов**

1. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны имеют право свободной продажи авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах на территории государств обеих Договаривающихся Сторон непосредственно либо через своих агентов в любой свободно конвертируемой валюте в соответствии с законами и правилами государства соответствующей Договаривающейся Стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

Подобный перевод чистого дохода включает в себя суммы, полученные от продажи авиаперевозок, осуществляемых непосредственно либо через агентов, и от продажи вспомогательного или дополнительного обслуживания.

3. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулиющего финансовые отношения между государствами Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

## **Статья 13** **Представительства**

Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым руководящим, административным, коммерческим и техническим персоналом.

## **Статья 14** **Авиационная безопасность**

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале

23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государств, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории ее государства.

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение подлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки.

Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности, обусловленных складывающейся ситуацией, в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

## **Статья 15 Консультации**

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон время от времени будут проводиться консультации.

**Статья 16**  
**Разрешение споров**

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами по толкованию или применению настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. В случае, если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

3. В том случае, когда урегулирование не может быть достигнуто вышеуказанными способами, спор по запросу любой из Договаривающихся Сторон будет передан на рассмотрение арбитража. Арбитраж будет проводиться судом, состоящим из трех арбитров.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона назначает одного арбитра в течение шестидесяти (60) дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса по дипломатическим каналам на рассмотрение спора в арбитраже. Третий арбитр назначается совместно двумя другими в течение последующих шестидесяти (60) дней. В случае, если любой из Договаривающихся Сторон не удастся назначить арбитра в указанный срок, или если третий арбитр не будет назначен в указанный срок, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении арбитра или арбитров в зависимости от обстоятельств.

5. Третий арбитр, назначенный в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, должен быть гражданином третьего государства и выполнять обязанности председателя арбитража.

Если Президент Совета Международной организации гражданской авиации окажется гражданином одной из Договаривающихся Сторон или если он по какой-либо причине не сможет выполнять свои функции в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, то заменивший его вице-президент сделает необходимые назначения.

6. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов. Такое решение является обязательным для обеих Договаривающихся Сторон.

Каждая Договаривающаяся Сторона берет на себя расходы по содержанию назначенного арбитра или арбитра, назначенного Президентом Совета Международной организации гражданской авиации также, как и по его участию в арбитражном процессе; расходы, связанные с участием председателя арбитража и другие подобные расходы распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

По всем другим аспектам арбитраж самостоятельно определяет процедуру своей работы.

**Статья 17**  
**Изменение Соглашения**

Если одна из Договаривающихся Сторон желает изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, она может предложить провести консультации

относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Любые поправки к Соглашению, согласованные Договаривающимися Сторонами, вступают в силу с даты обмена нотами по дипломатическим каналам и завысят от выполнения процедур, предусмотренных национальным законодательством. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

### **Статья 18**

#### **Регистрация в Международной организации гражданской авиации**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

### **Статья 19**

#### **Прекращение действия Соглашения**

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время в письменной форме уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Данное уведомление одновременно направляется в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление не будет отозвано до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения о получении другой Договаривающейся Стороной, уведомление считается полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

### **Статья 20**

#### **Применение Соглашения**

Относительно Королевства Нидерландов данное Соглашение будет применяться по отношению к Королевству только в Европе.

**Статья 21**  
**Вступление в силу**

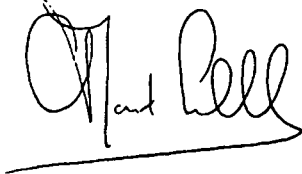
1. Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами всех внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

2. С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Королевством Нидерландов и Российской Федерацией прекращает свое действие Соглашение между Правительством Королевства Нидерландов и Правительством Союза Советских Социалистических Республик от 17 июня 1958 года со всеми дополнениями к нему.

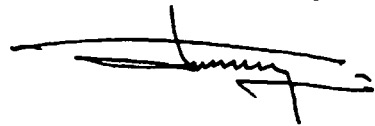
В удостоверение чего, нижеподписавшиеся, уполномоченные соответствующими Правительствами, подписали данное Соглашение.

Совершено в Гааге 1 октября 1997 года в двух экземплярах, каждый на голландском, русском и английском языках, причем каждый текст имеет одинаковую силу. В случае возникновения разногласий для целей толкования будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство  
Королевства Нидерландов



За Правительство  
Российской Федерации



**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ**

**Раздел I:**

Маршруты, которые могут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным(и) авиапредприятием(ями) Российской Федерации любыми типами дозвуковых воздушных судов:

1. Пункт(ы) в Российской Федерации - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Амстердам и/или Маастрихт и два других пункта в Нидерландах, которые будут согласованы позднее\*.

2. Пункт(ы) в Российской Федерации - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Амстердам (с или без посадки) - пункт(ы) в Европе и/или Африке и/или Северной Америке и/или Центральной Америке и/или Южной Америке.

3. Амстердам - Москва - Токио.

4. Амстердам - Москва - Осака.

5. Амстердам - Москва - Нагоя.

6. Амстердам - Москва - Пекин и/или Шанхай.

7. Амстердам - пункт(ы) в Российской Федерации (с или без посадки) - Сеул.

8. Амстердам - Москва - Гонконг.

---

\* Другие два таких пункта в Нидерландах могут быть объединены на этом маршруте(ах).

**Примечания:**

A. При эксплуатации договорных линий назначенное(ые) авиапредприятие(я) Российской Федерации может(гут) полностью или частично опускать любой или все промежуточные пункты на маршруте 1 и 2.

B. При эксплуатации договорных линий 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 назначенное(ые) авиапредприятие(я) Российской Федерации будет иметь право перевозить пассажиров, багаж, почту и груз между территорией Нидерландов и всеми пунктами на упомянутых выше маршрутах, исключая каботаж на этой территории.

C. Запросы назначенного(ых) авиапредприятия(ий) Российской Федерации на пролет территории для нерегулярных полетов без посадки или с технической посадкой на территории Нидерландов по маршруту 2 будут благоприятно рассматриваться соответствующими властями.

D. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы выполняются по предварительной заявке назначенного(ых) авиапредприятия(й); эта заявка представляется не позднее сорока восьми (48) часов до выполнения полета, кроме выходных и праздничных дней.

E. Выполнение полета по маршрутам 3, 4, 5, 6, 7 и 8 является предметом специального соглашения между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

F. Назначенные авиапредприятия Российской Федерации будут иметь право пролета территории Нидерландов (без посадки или с технической посадкой в Амстердаме) по маршруту 2 с неограниченным числом их регулярных рейсов.

G. В соответствии с положениями пункта 1 Статьи 4 настоящего Соглашения не более одного Российского пассажирского/ комбинированного авиапредприятия и одного Российского грузового авиапредприятия могут выполнять полеты между любой парой городов на определенных маршрутах.

## Раздел II:

Маршруты, которые могут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Королевства Нидерландов в обоих направлениях любым типом дозвуковых воздушных судов:

1. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Москва и/или Санкт-Петербург и два других пункта в Российской Федерации, которые будут согласованы позднее\*.

2. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Ташкентский маршрут (без посадки или с технической посадкой) - пункт(ы) в Южной Азии и/или Юго-Восточной Азии и/или Австралии и/или Новой Зеландии и/или Гонконг.

3. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный(е) пункт(ы) в Европе - Москва - пункт(ы) за пределами, не включенные в маршрут 2\*\*.

4. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Токио.

5. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Осака.

6. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Нагоя.

7. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с посадкой или без посадки) - Пекин и/или Шанхай.

8. Пункт(ы) в Нидерландах - промежуточный пункт(ы) в Европе\*\*\* - пункт(ы) в Российской Федерации\*\*\* - Сеул.

9. Пункт(ы) в Нидерландах - Москва (с или без посадки) - Гонконг.

---

\* Любые два из этих пунктов в Российской Федерации могут быть объединены на этом маршруте(ах)

\*\* Такой(ие) пункт(ы) будет свободно выбран назначенным(и) авиапредприятием(ями) Нидерландов из пунктов в следующих государствах: Республик Казахстан; Республика Узбекистан; Туркменистан; Киргизская Республика, Республик Таджикистан, Республика Армения, Азербайджанская Республика и Грузия.

\*\*\* Техническая посадка необязательна

**Примечания:**

А. При эксплуатации договорных линий назначенное(ые) авиапредприятие(я) Нидерландов может(гут) полностью или частично опускать любой или все промежуточные пункты на маршруте 1, 2, 3.

В. При эксплуатации договорных линий 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 и 9 назначенное(ые) авиапредприятие(я) Нидерландов будет(ут) иметь право перевозить пассажиров, багаж, почту и груз на территории государства Российской Федерации и всеми пунктами на вышеназванных маршрутах, исключая каботаж на этой территории.

С. Запросы назначенного(ых) авиапредприятия(й) Нидерландов на пролет территории для нерегулярных рейсов без посадки или с технической посадкой на территории государства другой Договаривающейся Стороны по маршрутам 2 и 3 будут являться предметом договоренности соответствующих авиационных властей.

Д. Чартерные, дополнительные и нерегулярные рейсы выполняются по предварительной заявке назначенного(ых) авиапредприятия(й); эта заявка представляется не позднее сорока восьми (48) часов до выполнения полета, кроме выходных и праздничных дней.

Е. Выполнение полетов по маршрутам 4, 5, 6, 7, 8 и 9 является предметом специального соглашения между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Ф. Назначенное(ые) авиапредприятие(я) Нидерландов будет(ут) иметь право пролета территории Российской Федерации (без посадки или с технической посадкой в Москве) по маршруту 2 и 3 с неограниченным числом регулярных рейсов.

Г. В соответствии с положениями пункта 1 Статьи 4 настоящего Соглашения не более одного Нидерландского пассажирского/ комбинированного авиапредприятия и одного Нидерландского грузового авиапредприятия могут выполнять полеты между любой парой городов на определенных маршрутах.



[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF  
THE RUSSIAN FEDERATION

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Russian Federation, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Taking into consideration the fact that the Kingdom of the Netherlands and the Russian Federation are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;<sup>1</sup>

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

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

For the purpose of this Agreement the following terms mean:

a) "Convention": the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex and any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to the Contracting Parties and any amendment of the Convention adopted under Article 94 of the Convention ratified by the Russian Federation and by the Kingdom of the Netherlands respectively;

b) "Aeronautical authorities": in the case of the Russian Federation, the Federal Aviation Authority of Russia or any person or body authorised to perform any function presently exercised by the said Authority and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of

Transport, Public Works and Water Management or any person or body authorised to perform any function presently exercised by the said Minister;

c) "Designated airline": an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) "Territory" in relation to a State: land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that State;

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

f) "Agreed service" and "specified route": international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and, respectively, the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement;

---

1. 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.

g) "Stores": articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

h) "Agreement": this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) "Tariff": any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. The conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. The charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

### *Article 2. Grant of rights*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing international air services on the agreed services and the specified routes.

### *Article 3. Rights*

1. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy while operating an agreed service on a specified route the following rights:

a) To fly across the territory of the other Contracting Party's State without landing;

b) To make stops in the territory of the other Contracting Party's State for non-traffic purposes at the points set out in Annex to the present Agreement;

c) To make stops in the territory of the other Contracting Party's State at the points specified for that route in Annex to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board passengers, cargo and mail carried for hire or reward, between the points in the territory of the State of the other Contracting Party.

3. The flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each of the Contracting Parties within the territory of its State.

4. Operational aspects of the agreed services -- to the extent determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties on the basis of national laws and regulations -- shall be settled between the designated airlines concerned and shall be submitted for approval to the above mentioned authorities, if necessary.

*Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, the other Contracting Party shall, without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of a Contracting Party granting the operating authorization may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline and/or in its nationals.

5. As soon as an airline has been designated and authorized, it may begin to operate the agreed new services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

*Article 5. Revocation and Suspension of Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization of an airline designated by the other Contracting Party or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline and/or in its nationals; or

b) In case of a failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force of the Contracting Party granting these rights;

c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposing of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations, such rights shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

*Article 6. Application of laws, regulations and procedures*

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party's State relating to the arrival in or the departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of an airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations and procedures of one Contracting Party's State relating to arrival in, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to passports, customs, currency and sanitary measures shall be applied to passengers, crew, cargo or mail of aircraft of an airline designated by the other Contracting Party while within the said territory.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party in the application of its State's customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 7. Fees*

1. Fees and charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established in the territory of the State of each Contracting Party.

2. Fees and charges applied in the territory of the State 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 State of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

*Article 8. Direct Transit*

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party's State and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from the imposition of customs duties and other taxes. As regards hand luggage from passengers in direct transit in the Netherlands and with final destination to other EU-Member States, the internal law and regulations of the Netherlands shall be applicable.

Charges for performed services, storage and customs clearance shall be made in accordance with the internal laws and regulations of the respective States of the Contracting Parties.

*Article 9. Fair Competition*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between the territories of their respective States.

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

*Article 10. Tariffs*

1. The tariffs for carriage between the respective territories of the States of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of airline (such as standards of speed and service) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines concerned through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines concerned cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

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

6. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 5 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 5, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

*Article 11. Customs Duties, Taxes and Charges*

1. Aircraft operated on the agreed services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) as well as advertising and promotional material on board the aircraft shall be exempt from the imposition of all customs duties and other taxes, on arriving in the territory of the State of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Also exempt from the imposition of customs duties and other taxes shall be:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of the State of one Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft operated on the agreed services by a designated airline of the other Contracting Party;

b) Spare parts introduced into the territory of the State of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in operation on agreed services by a designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuels and lubricants intended for use in the operation of the agreed services by aircraft of a designated airline of one Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the route performed within the territory of the State of the other Contracting Party in which they are taken on board.

Charges for performed services, storage and customs clearance shall be made in accordance with internal laws and regulations of the Contracting Parties' States.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. Regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts retained on board the aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the State of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 12. Transfer*

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of the States of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any freely convertible currency, in accordance with the laws and regulations of the respective Contracting Party's State.

2. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said designated airline in connection with the operation of the agreed services.

Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services.

3. Such transfer shall be made in accordance with the provisions of the agreement regulating financial matters of the Contracting Parties' States. In case of the absence of such agreement or respective provisions the transfer shall be effected in freely convertible currency at the official exchange rate in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Parties' States.

*Article 13. Representations*

The airlines of each Contracting Party shall be granted the right to station in the territory of the State of the other Contracting Party their representations with the necessary managerial, administrative, commercial and technical personnel.

*Article 14. Aviation security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligation under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,<sup>3</sup> the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988,<sup>4</sup> and the provisions of bilateral agreements in force between the Contracting Parties as well as their agreements to be signed subsequently.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory's State act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agree that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above

---

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 vol. 974).

4. *Ibid.* vol. 1589, No. A-14118.

required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of the State of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

#### *Article 15. Consultation*

From time to time there shall be consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

#### *Article 16. 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 negotiation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If settlement cannot be reached by the aforementioned methods, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to Arbitration. The Arbitration shall be carried out by a tribunal consisting of three arbitrators.

4. Each of the Contracting Parties shall appoint one 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 settlement of the dispute by Arbitration. The third arbitrator shall be appointed jointly by the other two arbitrators within a further sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to appoint an arbitrator within the specified period or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint as soon as possible an arbitrator or arbitrators as the case requires.

5. The third arbitrator appointed under paragraph 4 of this Article, shall be a national of a third State and shall act as President of the Arbitration.

If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of the State of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging his function as mentioned in paragraph 4 of this Article, the vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.



6. The Arbitration shall reach its decision by a majority of votes. Any such decision shall be binding on both Contracting Parties.

Each Contracting Party shall bear the cost of its own appointed arbitrator or arbitrator appointed by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on its behalf as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the President of the Arbitration and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

In all other respects, the Arbitration shall determine its own procedure.

#### *Article 17. Amendment*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement and the Annex thereto it may request a consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties agree upon the prolongation of that period. Any modification of the Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures. Any modification of the Annex may be made by an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### *Article 18. Registration with ICAO*

The present Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 19. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by International Civil Aviation Organization.

#### *Article 20. Applicability*

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

*Article 21. Entry into force*

1. This Agreement shall enter into force at the date of the last written notification confirming that the Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for the entry into force of this Agreement.

2. From the day this Agreement comes into force, the Air Service Agreement between the Government of the Union of the Soviet Socialist Republics and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed on 17 June 1958,<sup>1</sup> as amended, as well as all its supplements are terminated in regard to the relations between the Russian Federation and the Kingdom of the Netherlands.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in The Hague on 1 October 1997, in two original copies in the Netherlands, Russian and English languages, each version being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall be used.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

A. JORRITSMALLEBBINK

For the Government of the Russian Federation:

G. ZAITSEV

---

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 77.

### **Route Annex**

Schedule I: Routes which may be operated by the designated airline(s) of the Russian Federation, in both directions, with any type of subsonic aircraft.

1. Point(s) in the Russian Federation - intermediate point(s) in Europe - Amsterdam and/or Maastricht and two other points in the Netherlands to be agreed later\*.

2. Point(s) in the Russian Federation - intermediate point(s) in Europe - Amsterdam (with or without landing) - point(s) in Europe and/or Africa and/or North America and/or Central America and/or South America.

3. Amsterdam - Moscow - Tokyo.

4. Amsterdam - Moscow - Osaka.

5. Amsterdam - Moscow - Nagoya.

6. Amsterdam - Moscow - Beijing and/or Shanghai.

7. Amsterdam - point(s) in the Russian Federation (with or without landing) - Seoul.

8. Amsterdam - Moscow - Hong Kong.

\* Any two of these points in the Netherlands can be combined on the same service(s).

Notes:

A. In operating the agreed routes the designated airline(s) of the Russian Federation may completely or partially omit any or all intermediate point(s) on the routes 1 and 2.

B. In operating the agreed routes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 the designated airline(s) of the Russian Federation shall have the right to carry passengers, baggage, mail and cargo between the territory of the Netherlands and all point(s) on the above-mentioned routes, excluding cabotage rights in that territory.

C. Requests by the designated airline(s) of the Russian Federation for overflying with their non-scheduled flights, without landing or with a technical landing in the territory of the Netherlands along the route 2, will be favourably considered by the respective authorities.

D. Charter, extra and non-scheduled flights of the designated airline(s) are subject to preliminary application by those airlines; this application to be submitted at least 48 hours before departure, except weekends and holidays.

E. The operation of routes 3, 4, 5, 6, 7 and 8 is subject to special agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

F. The designated airline(s) of the Russian Federation will have the right to overfly the territory of the Netherlands (without landing or with a technical landing in Amsterdam) on route 2 with an unlimited number of their scheduled flights.

G. With regard to the provision of paragraph 1 of Article 4 of the Agreement not more than one Russian pax/combo airline and one Russian cargo-airline may operate on any city-pair on the specified routes.

Schedule II: Routes which may be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of the Netherlands, in both directions, with any type of subsonic aircraft.

1. Point(s) in the Netherlands - intermediate point(s) in Europe -Moscow and/or St. Petersburg and two other points in the Russian Federation to be agreed later\*.

2. Point(s) in the Netherlands - intermediate point(s) in Europe -Tashkent-route (without landing or with technical landing) - point(s) in South-Asia and/or South-East Asia and/or Australia and/or New Zealand and/or Hong Kong.

3. Point(s) in the Netherlands - intermediate point(s) in Europe -Moscow - point(s) beyond, insofar not covered by route 2\*\*.

4. Point(s) in the Netherlands - Moscow (with and without landing) -Tokyo.

5. Point(s) in the Netherlands - Moscow (with and without landing) -Osaka.

6. Point(s) in the Netherlands - Moscow (with and without landing) -Nagoya.

7. Point(s) in the Netherlands - Moscow (with and without landing) -Beijing and/or Shanghai.

8. Point(s) in the Netherlands - intermediate point(s) in Europe\*\*\* - point(s) in the Russian Federation\*\*\* - Seoul.

9. Point(s) in the Netherlands - Moscow (with and without landing) -Hong Kong.

\* Any two of these points in the Russian Federation can be combined on the same service(s).

\*\* Such point(s) shall be freely chosen by the designated airline(s) of the Netherlands among the following: The Republic of Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kirgizia, Tadjikistan, Armenia, Azerbaidzjan and Georgia.

\*\*\* Optional technical landings.

Notes:

A. In operating the agreed routes the designated airline(s) of the Netherlands may completely or partially omit any or all intermediate point(s) on the routes 1, 2, 3.

B. In operating the agreed routes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 and 9 the designated airline(s) of the Netherlands shall have the right to carry passengers, baggage, mail and cargo between the territory of the Russian Federation and all point(s) on the above-mentioned routes, excluding cabotage rights in that territory.

C. Requests by the designated airline(s) of the Netherlands for overflying with their non-scheduled flights, without landing or with technical landing in the territory of the other Contracting Party along the routes 2 and 3, will be favourably considered by the respective authorities.

D. Charter, extra and non-scheduled flights of the designated airline(s) are subject to preliminary application by those airlines, this application to be submitted at least 48 hours before departure, except weekends and holidays.

E. The operation of routes 4, 5, 6, 7, 8 and 9 is subject to a special agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

F. The designated airline(s) of the Netherlands will have the right to overfly the territory of the Russian Federation (without landing or with technical landing in Moscow) on routes 2 and 3 with an unlimited number of their scheduled flights.

G. In regard to the provision of paragraph 1 of Article 4 of the Agreement not more than one Netherlands pax/combo airline and one Netherlands cargo-airline may operate on any city-pair on the specified routes.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Fédération de Russie, ci-après dénommés les Parties contractantes;

Prenant en considération le fait que le Royaume des Pays-Bas et la Fédération de Russie sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944<sup>1</sup>;

Désireux de conclure un accord aux fins de créer des services aériens entre les territoires respectifs de leurs deux Etats et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit:

*Article Premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord:

a) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944 et comprend toute annexe et tout amendement à celle-ci adoptés conformément à l'Article 90 de ladite Convention dans la mesure où ladite annexe et ledit amendement sont applicables aux Parties contractantes, de même que tout amendement à la Convention adopté en vertu de l'Article 94 de ladite, tel que respectivement ratifié par la Fédération de Russie et par le Royaume des Pays-Bas;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne: dans le cas de la Fédération de Russie, l'Autorité fédérale russe de l'aviation ou toute personne ou organisme habilité à remplir toute fonction actuellement exercée par ladite autorité et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux, ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction actuellement exercée par ledit ministre;

c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien désignée et agréée conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme "territoire", s'agissant d'un Etat, désigne les zones terrestres, les eaux territoriales et intérieures et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci placés sous la souveraineté dudit Etat;

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

---

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

f) Les expressions "service convenu" et "route prescrite" s'entendent respectivement d'un service aérien international tel que visé à l'article 2 du présent Accord et de la route prescrite dans la partie appropriée de l'annexe au présent Accord;

g) Le terme "provisions de bord" s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les fournitures requises par le commissaire de bord;

h) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, son annexe établie aux fins de son application et tout amendement qui serait apporté à l'Accord ou à l'annexe;

i) Le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou devant être payées aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que:

I. Des conditions régissant l'établissement et l'application d'un tarif, et

II. La rémunération et les conditions offertes par les entreprises de transport aérien pour tout service auxiliaire à ce transport.

#### *Article 2. Octroi des droits*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits stipulés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les services convenus et sur les routes prescrites.

#### *Article 3. Droits*

1. Une entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes jouit des droits suivants dans l'exploitation d'un service convenu sur une route prescrite:

a) Le droit de survoler le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord;

c) Le droit de faire escale sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante aux points situés sur cette route, tels que stipulés dans l'annexe au présent Accord, pour y embarquer et/ou y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international, ces opérations pouvant être séparées ou combinées.

2. Aucune des dispositions du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, entre des points situés sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante.

3. Les routes des aéronefs assurant les services convenus ainsi que les points de franchissement des frontières nationales sont fixés par chacune des Parties contractantes dans les limites du territoire de son Etat.

4. Les aspects opérationnels de services convenus - dans la mesure déterminée par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, se fondant à cet effet sur les lois et les règlements nationaux - seront réglés entre les entreprises de transport aérien désignées en question, et seront soumis s'il y a lieu à l'agrément des autorités susvisées.

*Article 4. Désignation et autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes indiquées ainsi que de remplacer une entreprise précédemment désignée par une autre entreprise de transport aérien.

2. A réception de cette notification, et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autre Partie contractante accorde sans délai à chacune des entreprises de transport aérien désignées l'autorisation d'exploitation voulue.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante accordant l'autorisation d'exploitation peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui prouve qu'elle dispose des compétences nécessaires à la satisfaction des conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés à l'article 3, en tout état de cause si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de celle-ci.

5. Dès lors qu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les nouveaux services convenus au titre desquels elle a été désignée, ceci sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur pour ledit service.

*Article 5. Annulation et suspension de l'autorisation d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit d'annuler l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou de suspendre l'exercice des droits stipulés à l'article 3 du présent Accord ou d'imposer telles conditions qu'elle jugera utiles à l'exercice de ces droits:

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par des ressortissants de celle-ci; ou

b) Si ladite entreprise de transport aérien ne respecte par les lois ou les règlements en vigueur de la Partie contractante ayant accordé ces droits;

c) Lorsque l'entreprise manque de quelque manière que ce soit à conformer son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.



2. A moins qu'il ne soit indispensable d'annuler, de suspendre ou d'imposer immédiatement les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, ces droits ne sont exercés qu'après que des consultations aient eu lieu avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande correspondante.

*Article 6. Application des lois, règlements et formalités*

1. Les lois, règlements et formalités de l'Etat de l'une des Parties contractantes, régissant l'arrivée dans ou le départ de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs alors qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, s'appliquent également aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et formalités de l'Etat de l'une des Parties contractantes, régissant l'arrivée et le séjour dans ou le départ de son territoire de passagers, des équipages, de marchandises ou de courrier, tels que la réglementation applicable aux passeports, aux douanes, aux devises étrangères et aux mesures sanitaires, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par tout aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante pendant qu'il se trouve dans ledit territoire.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'accorde de préférence à une entreprise de transport aérien autre que celle désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de ses règlements douaniers, d'immigration, de quarantaine et analogues, non plus qu'en ce qui concerne l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services du trafic aérien et installations connexes se trouvant sous son contrôle.

*Article 7. Droits et redevances d'aéroport*

1. Les droits et redevances applicables à l'utilisation de chacun des aéroports, y compris ses installations, ses équipements techniques et autres installations et services, ainsi que les redevances d'utilisation des équipements de navigation aérienne, des équipements et des services de communication sont fixés conformément aux taux et tarifs établis sur le territoire de l'Etat de chacune des Parties contractantes.

2. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de l'Etat de l'une comme de l'autre des Parties contractantes aux opérations des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres équipements d'aviation sur le territoire de l'Etat de la première citée des Parties contractantes, ne sont pas plus élevés que ceux appliqués aux opérations de toute autre entreprise de transport aérien assurant des services analogues.

*Article 8. Transit direct*

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'Etat d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont

soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes. En ce qui concerne les bagages à main des passagers en transit direct aux Pays-Bas et dont la destination finale est un autre Etat membre de l'Union européenne, les lois et règlements nationaux des Pays-Bas sont applicables.

Les taxes et redevances appliquées aux prestations de service rendues, au magasinage et au dédouanement sont fixées conformément aux lois et règlements nationaux des Etats respectifs des Parties contractantes.

#### *Article 9. Concurrence loyale*

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et sur un pied d'égalité les services de transport aérien convenus sur les routes spécifiées entre les territoires de leurs Etats respectifs.

2. Chacune des Parties contractantes prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour supprimer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques de concurrence déloyale susceptibles de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

#### *Article 10. Tarifs*

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes appliquent au transport entre leurs territoires respectifs sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les dépenses d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques de l'entreprise de transport aérien (telles que les normes de rapidité et de service) ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises sur toute partie de la route spécifiée. Ces tarifs sont fixés dans des conditions conformes aux dispositions ci-après du présent article.

2. Lorsque possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées ainsi concernées, lesquelles appliquent à cet effet les procédures de fixation des tarifs établies par l'Association du transport aérien international. En cas d'impossibilité à cet égard, les tarifs sont convenus entre les entreprises de transport aérien désignées ainsi concernées. Dans tous les cas, les tarifs sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ainsi concernées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un quelconque de ces tarifs ou si pour une quelconque autre raison, il est impossible de convenir d'un tarif dans les conditions visées au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de le déterminer en se mettant d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre pour donner leur agrément à un quelconque tarif à elles soumis en vertu du paragraphe 2 du présent article ou sur la fixation d'un quelconque tarif en vertu des dispositions du paragraphe 3, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

5. Tous les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, excepté lorsque lesdites autorités conviennent de réduire ce délai lorsqu'il s'agit de cas particuliers.

6. Aucun tarif ne peut entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne l'ont pas approuvé. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; à défaut, si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt dans les conditions visées au paragraphe 5 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 5, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abréger en conséquence le délai de notification du rejet éventuel des tarifs.

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

8. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs autres que ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article II. Droits de douane, taxes et redevances*

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes, de même que leur équipement normal, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburant et de lubrifiants, leurs provisions de bord (dont les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) ainsi que les matériels publicitaires et promotionnels à bord de l'aéronef sont exonérés de tous les droits de douane et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante, à condition que les équipements et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés de droits de douane et autres taxes:

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'Etat de l'une des Parties contractantes, dans des limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et devant être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur les services convenus par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'Etat de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'un aéronef exploité sur des services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à être utilisés aux fins de l'exploitation des services convenus par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur la partie de la route située dans les limites du territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

Le tarif des prestations de service, du magasinage et du dédouanement sont fixés conformément aux lois et règlements nationaux des Etats des Parties contractantes.

3. Il peut être exigé que les éléments visés au paragraphe 2 du présent article soient placés sous la supervision ou sous le contrôle des services douaniers.

4. L'équipement normal, ainsi que les matières, fournitures et pièces de rechange conservés à bord d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière. Dans un tel cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou cédés dans des conditions conformes aux règlements douaniers.

#### *Article 12. Transferts de fonds*

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont la faculté de vendre des services de transport aérien en se servant de leurs propres documents de transport sur les territoires des Etats des deux Parties contractantes soit directement, soit par l'entremise d'un agent, et ce dans toute devise librement convertible, dans des conditions conformes aux lois et règlements de l'Etat de la Partie contractante en question.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à toute entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent de ses recettes par rapport aux dépenses qu'elle subit dans l'exploitation des services convenus.

Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, soit directement soit par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ainsi que de services connexes ou accessoires.

3. Ces transferts sont assujettis aux dispositions de l'accord régissant les questions financières entre les Etats des Parties contractantes. En l'absence d'un tel accord ou de dispositions correspondantes, le transfert est fait dans une devise librement convertible au taux de change officiel, conformément à la réglementation des changes des Etats des Parties contractantes.

#### *Article 13. Représentations*

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes se voient accorder le droit d'implanter sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante leurs représentations, avec le personnel de direction, le personnel administratif, commercial et technique nécessaires.

#### *Article 14. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations, tels que ressortant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier dans des conditions conformes aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à

certaines autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup>, de même que des dispositions des accords bilatéraux en vigueur entre les Parties contractantes ainsi que des accords à signer ultérieurement.

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

3. Les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité et aux impératifs techniques fixés par l'Organisation de l'aviation civile internationale, définis comme des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ceci dans la mesure où ces normes et impératifs sont applicables aux Parties contractantes; chacune d'entre elles exige des exploitants d'aéronefs battant son pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur le territoire de leur Etat, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être invités à observer les normes et les impératifs visés au paragraphe 3 ci-avant, exigés par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou pour le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur le territoire de l'Etat de l'autre Partie contractante.

Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales et raisonnables de sécurité soient prises afin de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et sans danger audit incident ou à ladite menace.

---

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

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

4. *Ibid.*, vol. 1589, no A-14118.

*Article 15. Consultation*

Des consultations ont lieu de temps à autre entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines influant sur la mise en oeuvre du présent Accord.

*Article 16. Règlement des différends*

1. Si un quelconque différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent au premier chef de le régler par voie de négociation entre leurs autorités aéronautiques.

2. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend est réglé par la voie diplomatique.

3. Si le différend ne peut être réglé par les modalités susvisées, le différend peut, à la demande de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, être soumis à une décision par arbitrage. L'arbitrage est confié à un tribunal composé de trois arbitres.

4. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des Parties contractantes reçoit une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre est nommé conjointement par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai prescrit à cet effet, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans les délais prescrits, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou par l'autre des Parties contractantes à nommer le plus rapidement possible un ou plusieurs arbitres en tant que de besoin.

5. Le troisième arbitre nommé en vertu du paragraphe 4 du présent article est un ressortissant d'un Etat tiers et exerce la présidence du tribunal d'arbitrage.

Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est un ressortissant de l'Etat de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ou s'il lui est impossible, pour une quelconque autre raison, de remplir la mission visée au paragraphe 4 du présent article, le vice-président, se substituant à lui, procède aux nomination voulues.

6. Le tribunal d'arbitrage prend sa décision à la majorité des voix. Toute décision ainsi prise lie les deux Parties contractantes.

Chacune des Parties contractantes prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle nomme ou de l'arbitre nommé en son nom par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale ainsi que ses frais de représentation aux séances du tribunal; les dépenses du Président du tribunal d'arbitrage ainsi que tous les autres frais éventuels sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes.

A tous autres égards, le tribunal d'arbitrage fixe son propre règlement intérieur.

*Article 17. Amendements*

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord et de son annexe, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes eu égard à la modification ainsi proposée. Les consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, ceci à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de proroger ce délai. Toute modification de l'Accord, telle que convenue par les Parties contractantes, entre en vigueur à une date à déterminer par un échange de notes diplomatiques, l'entrée en vigueur dépendant de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nationales requises. Toute modification de l'annexe peut être faite par le biais d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article 18. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord ainsi que les amendements susceptibles d'y être apportés ultérieurement seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Dénonciation*

L'une comme l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier l'autre Partie contractante, par une note diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après que la notification aura été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Applicabilité*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

*Article 21. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont réciproquement notifié par écrit l'aboutissement de toutes les formalités nationales nécessaires à son entrée en vigueur.

2. A compter du jour de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord relatif aux services aériens conclu entre le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, signé le 17 juin 1958<sup>1</sup>, tel qu'amendé, ainsi que ses suppléments, sont résiliés en ce qui concerne les relations entre la Fédération de Russie et le Royaume des Pays-Bas.

---

1. Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 335, p. 77.

En foi de quoi les soussignés, dûment mandatés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à La Haye le 1er octobre 1997, en deux originaux, dans les langues néerlandaise, russe et anglaise, chacune des versions faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais sera appliqué.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

A. JORRITSMA-LEBBINK

Pour le Gouvernement de la Fédération de Russie :

G. ZAITSEV



### Annexe - Routes

Tableau I: Routes pouvant être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie, dans les deux sens, avec tout type d'aéronef subsonique.

1. Point(s) situés en Fédération de Russie - point(s) intermédiaire(s) en Europe - Amsterdam et/ou Maastricht et deux autres points situés aux Pays-Bas et à convenir ultérieurement\*.

2. Point(s) situés en Fédération de Russie - point(s) intermédiaire(s) en Europe - Amsterdam (avec ou sans atterrissage) - point(s) en Europe et/ou en Afrique et/ou en Amérique du Nord et/ou en Amérique Centrale et/ou en Amérique du Sud.

3. Amsterdam - Moscou - Tokyo.

4. Amsterdam - Moscou - Osaka.

5. Amsterdam - Moscou - Nagoya.

6. Amsterdam - Moscou - Beijing et/ou Shanghai.

7. Amsterdam - point(s) en Fédération de Russie (avec ou sans atterrissage) - Séoul.

8. Amsterdam - Moscou - Hong Kong.

\* Deux de ces points quels qu'ils soient, situés aux Pays-Bas, peuvent être combinés sur le ou les mêmes services.

Notes:

A. Dans l'exploitation des routes convenues, la ou les entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie peuvent omettre le point intermédiaire ou tout ou partie des points intermédiaires situés sur les routes 1 et 2.

B. Dans l'exploitation des routes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 convenues, la ou les entreprises de transport aérien désignées par la Fédération de Russie ont le droit de transporter des passagers, des bagages, du courrier et du fret entre le territoire des Pays-Bas et tout (tous) point(s) situé(s) sur les routes susmentionnées, sans pour autant avoir le droit de faire du cabotage dans ledit territoire.

C. Les demandes de survol émanant de la ou des entreprises de transport aérien désignées de la Fédération de Russie dans le cas des vols non réguliers, sans escale ou avec une escale technique sur le territoire des Pays-Bas sur la route 2 seront examinées avec bienveillance par les autorités compétentes.

D. Les vols nolisés, les vols supplémentaires et les vols non réguliers de la ou des entreprises de transport aérien désignées doivent faire l'objet d'une demande préalable des dites entreprises; cette demande doit être soumise au moins 48 heures avant le départ, excepté pendant les week-ends et les vacances.

E. L'exploitation des routes 3, 4, 5, 6, 7 et 8 fait l'objet d'un accord spécial entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

F. La ou les entreprises de transport aérien désignées par la Fédération de Russie ont le droit de survoler le territoire des Pays-Bas (sans y atterrir, ou avec une escale technique à Amsterdam) sur la route 2, et ce sur un nombre illimité de leurs vols réguliers.

G. S'agissant de la disposition visée au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord, une seule entreprise de transport aérien de passagers/fret russe et une seule entreprise russe de transport aérien de fret peuvent opérer entre tout tandem de deux villes situées sur les routes prescrites.

Tableau II: Routes pouvant être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignées par le Royaume des Pays-Bas, dans les deux sens, avec tout type d'aéronef subsonique.

1. Point(s) situés aux Pays-Bas - point(s) intermédiaire(s) en Europe - Moscou et/ou Saint-Petersbourg et deux autres points situés sur le territoire de la Fédération de Russie à convenir ultérieurement.\*

2. Point(s) situés aux Pays-Bas - point(s) intermédiaire(s) en Europe - route de Tachkent (sans escale ou avec une escale technique) - point(s) situés en Asie du Sud et/ou en Asie du Sud-Est et/ou en Australie et/ou en Nouvelle Zélande et/ou à Hong Kong.

3. Point(s) situés aux Pays-Bas - point(s) intermédiaire(s) en Europe - Moscou - point(s) au-delà dans la mesure où ils ne sont pas englobés dans la route 2\*\*.

4. Point(s) situés aux Pays-Bas - Moscou (avec ou sans atterrissage) - Tokyo.

5. Point(s) situés aux Pays-Bas - Moscou (avec ou sans atterrissage) - Osaka.

6. Point(s) situés aux Pays-Bas - Moscou (avec ou sans atterrissage) - Nagoya.

7. Point(s) situés aux Pays-Bas - Moscou (avec ou sans atterrissage) - Beijing et/ou Shanghai.

8. Point(s) situés aux Pays-Bas - point(s) intermédiaire(s) en Europe\*\*\* - point(s) situés en Fédération de Russie\*\*\* - Séoul.

9. Point(s) situés aux Pays-Bas - Moscou (avec ou sans atterrissage) - Hong Kong.

\* Tout groupe de deux de ces points situés en Fédération de Russie peut être combiné sur le même ou les mêmes services.

\*\* Ce ou ces point(s) seront choisis librement par la ou les entreprises de transport aérien désignées par les Pays-Bas, ceci parmi les pays suivants: République du Kazakhstan, Ouzbékistan, Turkménistan, Kirghizie, Tadjikistan, Arménie, Azerbaïdjan et Georgie.

\*\*\* Escales techniques optionnelles.

Notes:

A. Dans l'exploitation des routes convenues, la ou les entreprises de transport aérien désignées par les Pays-Bas peuvent omettre le point intermédiaire ou tout ou partie des points intermédiaires situés sur les routes 1, 2 et 3.

B. Dans l'exploitation des routes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 convenues, la ou les entreprises de transport aérien désignées par les Pays-Bas ont le droit de transporter des passagers, des bagages, du courrier et du fret entre le territoire de la Fédération de Russie et tout (tous) point(s) situé(s) sur les routes susmentionnées, sans pour autant avoir le droit de faire du cabotage dans ledit territoire.

C. Les demandes de survol émanant de la ou des entreprises de transport aérien désignées par les Pays-Bas dans le cas des vols non réguliers, sans escale ou avec une escale technique sur le territoire de l'autre Partie contractante sur les routes 2 et 3 seront examinées avec bienveillance par les autorités compétentes respectives.

D. Les vols nolisés, les vols supplémentaires et les vols non réguliers de la ou des entreprises de transport aérien désignées doivent faire l'objet d'une demande préalable des dites entreprises; cette demande doit être soumise au moins 48 heures avant le départ, excepté pendant les week-ends et les vacances.

E. L'exploitation des routes 4, 5, 6, 7, 8 et 9 fait l'objet d'un accord spécial entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

F. La ou les entreprises de transport aérien désignées par les Pays-Bas ont le droit de survoler le territoire de la Fédération de Russie (sans y atterrir, ou avec une escale technique à Moscou) sur les routes 2 et 3, et ce sur un nombre illimité de leurs vols réguliers.

G. S'agissant de la disposition visée au paragraphe 1 de l'article 4 de l'Accord, une seule entreprise de transport aérien de passagers/fret néerlandaise et une seule entreprise néerlandaise de transport aérien de fret peuvent opérer entre tout tandem de deux villes situées sur les routes prescrites.

