

No. 35092

**Netherlands
and
United States of America**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba and the United States of America relating to air transport between Aruba and the United States of America (with annexes). Washington, 18 September 1997

Entry into force: *provisionally on 18 September 1997 by signature and definitively on 11 June 1998 by notification, in accordance with article 17*

Authentic text: *English*

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

**Pays-Bas
et
États-Unis d'Amérique**

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba et les États-Unis d'Amérique relatif au transport aérien entre Aruba et les États-Unis d'Amérique (avec annexes). Washington, 18 septembre 1997

Entrée en vigueur : *provisoirement le 18 septembre 1997 par signature et définitivement le 11 juin 1998 par notification, conformément à l'article 17*

Texte authentique : *anglais*

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

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS IN RESPECT OF ARUBA AND THE UNITED STATES OF AMERICA RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN ARUBA AND THE UNITED STATES OF AMERICA

The Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba and United States of America (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an interuational aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;¹

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Department of Civil Aviation of Aruba or its successor, and any person or agency authorized to perform the functions exercised by said authorities;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Airline(s)" when referring to the airline(s) of a Party, shall mean United States airlines in the case of the United States and Aruban airlines in the case of the Kingdom of the Netherlands.

4. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

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.

a) Any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

6. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

7. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

8. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

9. "National" in the case of the United States means nationals of the United States, and in the case of the Kingdom of the Netherlands its nationals who are permanent residents of Aruba.

10. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

11. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

12. "Territory" in the case of the United States means the land areas under its sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship, and the territorial waters adjacent thereto; and in the case of the Kingdom of the Netherlands means the land area of Aruba and the territorial waters adjacent thereto; and

13. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airlines of the other Party:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) The rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3. Designation and Authorization

1. The Governments of the United States and Aruba shall have the right to designate as many airlines as they wish to conduct international air transportation in accordance with

this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in the government designating the airline, Nationals of the Party, or both;

b) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c) The Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4. Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other designating government, the Party's Nationals, or both;

b) That airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c) The other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6. Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of air-worthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own Nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971,³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.⁴

2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry,

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.

operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8. Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) An airline or airlines of either Party; and

b) An airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9. Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (i) imposed by the National authorities, and (ii) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b) Ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation; and

c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

d) Promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10. User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such

information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11. Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12. Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) Prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) Protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) Protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14. Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15. Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16. Registration with ICAO

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

Article 17. Entry into Force

This Agreement shall be applied provisionally upon signature and shall enter into force upon an exchange of notes following the completion of all necessary internal procedures by the Parties. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States and the Government of the King-

dom of the Netherlands relating to Air Transportation between the United States and Aruba, signed at Washington, November 7, 1986.

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

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

Done at Washington in duplicate, this eighteenth day of September 1997, in duplicate.

For the Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba:

JACOBVITS DE SEGED

For the United States of America:

STUART EIZENSTAT

Under Secretary of State

ANNEX I

SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

Section 1. Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Aruba and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Aruba and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the government of Aruba:

1. From points behind Aruba via Aruba and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service of services, between the United States and any point or points.

Section 2. Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;

2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. Omit stops at any point or points; and

5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services:

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3. Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated-, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction., the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

CHARTER AIR TRANSPORTATION

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a) Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such

criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME-UNI DES PAYS-BAS AU TITRE D'ARUBA
ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AU TRANSPORT
AÉRIEN ENTRE ARUBA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le Royaume des Pays-Bas au titre d'Aruba et les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés "les Parties");

Désireux de promouvoir un système de transports aériens internationaux fondé sur la concurrence loyale des entreprises de transport aérien, assujetties à une réglementation et à des interventions officielles minimales;

Désireux de faciliter l'expansion des services internationaux de transport aérien;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services à bon marché, sans pratiques discriminatoires et sans abus d'une position dominante, et souhaitant encourager ces entreprises à établir et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes ou les menaces qui mettent en danger la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes et des biens, qui entravent l'exploitation des transports aériens et qui conduisent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹;

Désireux de conclure un accord couvrant toutes les formes de transport aérien;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

1. L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas des États-Unis, du "Department of transportation" ou de l'organisme qui peut être habilité à le remplacer, et dans le cas du Royaume des Pays-Bas du Département de l'Aviation civile d'Aruba ou de l'organisme qui peut être habilité à le remplacer, et de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions desdites autorités;

2. Le terme "Accord" désigne le présent Accord, ses annexes et tout amendement qui y serait apporté;

3. L'expression "entreprise de transport aérien" s'entend, lorsqu'elle vise les entreprises d'une Partie, des entreprises de transport aérien des États-Unis dans le cas des États-Unis et des entreprises de transport aérien d'Aruba dans le cas du Royaume des Pays-Bas;

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.

4. L'expression "transport aérien" s'entend du transport public par aéronefs de passagers, bagages, marchandises et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou location;

5. Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend :

a) Tout amendement y relatif qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et

b) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties;

6. L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

7. L'expression "coût intégral" s'entend des coûts liés à la prestation des services auxquels s'ajoute un montant raisonnable pour couvrir les frais généraux;

8. L'expression "transport aérien international" s'entend d'un transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un pays;

9. Le terme "ressortissant" désigne, dans le cas des États-Unis, des ressortissants des États-Unis, et dans le cas du Royaume des Pays-Bas, ceux de ses ressortissants qui sont des résidents permanents d'Aruba;

10. Le terme "prix" désigne les prix, les taux ou les tarifs du transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de marchandises (y compris le courrier) par voie aérienne, perçus par les entreprises de transport aérien, y compris leurs représentants, et des conditions relatives à la disponibilité de tels prix, taux ou tarifs;

11. L'expression "escale à des fins commerciales" s'entend d'une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, bagages, marchandises et/ou du courrier transportés par voie aérienne;

12. Le terme "territoire" désigne, dans le cas des États-Unis, les régions terrestres sous leur souveraineté, juridiction, protection ou tutelle ainsi que les eaux territoriales adjacentes et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, les régions terrestres d'Aruba et ses eaux adjacentes; et

13. L'expression "redevance d'usage" s'entend de la redevance à verser par les entreprises en contrepartie de l'utilisation d'aéroports, des installations de navigation aérienne et des équipements ou services de sécurité y compris les services et installations connexes.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de cette autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire escale à des fins non commerciales;
- c) Tous autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme conférant à une ou plus d'une entreprise d'une Partie les droits d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier transportés, moyennant rémunération, à destination d'un autre point sur le territoire de ladite autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Les Gouvernements des États-Unis et d'Aruba auront le droit de désigner autant d'entreprises qu'ils l'entendent pour exploiter des services aériens internationaux conformes aux dispositions du présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier de telles désignations. Celles-ci seront consignées par écrit et transmises à l'autre Partie par la voie diplomatique; elles indiqueront si l'entreprise est autorisée à assurer le ou les types de transport aérien spécifiés dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans ces deux annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par l'entreprise désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités les autorisations et les permissions appropriées, à condition que :

a) Une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains du gouvernement qui l'aura désignée ou de ressortissants de cette Partie ou des deux;

b) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle auront été soumises la ou les demandes;

c) Le Gouvernement qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité de l'aviation civile).

Article 4. Annulation d'autorisation

1. Chaque Partie peut annuler, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise désignée de l'autre Partie, quand :

a) Une part substantielle de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre gouvernement qui a procédé à la désignation des ressortissants de cette Partie, ou des deux à la fois;

b) Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord (Application des lois); ou

c) L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas b) ou c) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ledit article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite aucunement les droits de l'une ou l'autre des Parties de différer, de révoquer, de restreindre ou d'imposer des conditions s'agissant de l'autorisation

d'exploitation ou d'une permission technique accordée à une ou à des entreprises de l'autre Partie conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité de l'aviation civile).

Article 5. Application des lois

1. Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une Partie, l'exploitation et la navigation des aéronefs s'appliqueront aux entreprises désignées de l'autre Partie, qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie de ce territoire et pendant leur présence sur ledit territoire;

2. À l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant leur présence sur ce territoire, les passagers, équipages ou marchandises transportés par des aéronefs de l'autre Partie observeront (eux-mêmes ou par le truchement de ces entreprises) les lois et règlements de la première Partie qui régissent, sur son territoire, l'admission et le départ de passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, à la sortie, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux).

Article 6. Sûreté

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie, et non périmés, seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins d'exploitation des transports aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions d'octroi ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut réclamer des consultations concernant les normes de sûreté appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas en la matière des normes et conditions au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention, elle informera cette autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour répondre à ces normes minimales, et ladite Partie prendra les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie se réserve le droit de différer, de révoquer ou de limiter les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie, au cas où celle-ci ne prendrait pas lesdites mesures dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité de l'aviation civile

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit des gens, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte d'entrave illégale, constitue une partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre le caractère général de leurs droits et obligations en vertu du droit des gens, les Parties

agiront notamment de façon conforme aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la captive illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971³, et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence aux aéroports utilisés par l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

2. Sur demande, les Parties se prêteront mutuellement toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de saisie illégale d'aéronefs civils et autres actes illégaux à l'encontre de la sûreté des dits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation, ainsi que pour faire face à toute menace à la sécurité de l'aviation civile internationale.

3. Dans le cadre de leurs rapports mutuels, les Parties agiront conformément aux dispositions adoptées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui constituent des annexes à la Convention; elle exigeront que les exploitants d'aéronefs qu'elles auront immatriculés, les exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence principale sur leur territoire, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissant conformément aux dites dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile.

4. Chaque Partie s'engage à respecter les dispositions de sécurité relatives à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie ainsi qu'à la présence sur ledit territoire, et à prendre toutes les mesures adéquates pour protéger les aéronefs et procéder à l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages y compris les bagages accompagnés, de même que les marchandises et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement. Chaque Partie accordera une attention particulière à toute demande émanant de l'autre Partie portant sur des mesures de sécurité spéciales pour faire face à des menaces spécifiques.

5. Lorsqu'un incident ou une menace d'incident concernant la saisie illégale d'un aéronef ou tout autre acte illégal affectant la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne se produit, les Parties se viennent en aide afin de faciliter les communications et autres mesures propres à mettre fin rapidement et de façon sécuritaire à un tel acte.

6. Lorsqu'une Partie a des raisons valables de croire que l'autre Partie n'a pas tenu compte des dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peut réclamer des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours suivant la date de ladite demande justifie la suspension, la révocation, la restriction ou l'imposition de conditions s'agissant de l'autorisation d'exploitation et des permissions techniques accordées à l'entreprise ou aux entreprises de ladite Partie. Dans les cas urgents, il est loisible à une Partie d'agir de façon intérimaire avant l'expiration du délai de 15 jours.

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 8. Exploitation commerciale

1. Les entreprises d'une Partie pourront établir des bureaux de promotion et de vente de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les entreprises désignées d'une Partie pourront, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi de personnel sur le territoire de l'autre Partie, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel directeur, administratif, commercial et technique et tout autre personnel spécialisé nécessaire à l'exploitation des transports aériens.

3. Chaque entreprise désignée pourra assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie ou, à son gré, choisir de les confier en totalité ou en partie à l'une des agences concurrentes en la matière. Ces droits ne seront limités que par les contraintes matérielles liées à la sûreté des aéroports. Quand de telles contraintes interdisent à l'entreprise d'assurer elle-même ses services au sol, chaque Partie prend les mesures appropriées pour s'assurer que ces services lui seront fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises et seront facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils seront comparables à ceux que l'entreprise aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

4. Chaque entreprise de chaque Partie pourra vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants commerciaux, sous réserve de conditions particulières prévues à la réglementation relative à l'affrètement du pays du point de départ dudit affrètement et qui portent sur la protection des fonds des passagers, l'annulation par les passagers et les droits de remboursement des fonds. Chaque entreprise aura le droit de vendre les services considérés et toute personne aura la latitude d'acheter ces services dans la monnaie de ce territoire ou dans une monnaie librement convertible.

5. Chacune des entreprises pourra, sur demande, convertir et transférer dans son propre pays les recettes locales qui sont en excédent des sommes décaissées localement. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ou sans impositions sur les transferts de fonds, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants, à la date à laquelle le transporteur a formulé la demande de transfert.

6. Les entreprises de chaque Partie seront autorisées à régler en monnaie locale les dépenses locales, y compris les achats de carburant, effectués sur le territoire de l'autre Partie. Si elles le jugent bon, les entreprises de chaque Partie pourront régler lesdites dépenses effectuées sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément à la réglementation des changes locale.

7. À l'occasion de l'exploitation ou de la prestation des services autorisés sur les routes convenues, toute entreprise désignée de l'une des Parties pourra conclure des accords de coopération commerciaux tels que les sièges par abonnement, le partage des codes et des arrangements de location avec :

a) Une ou des entreprises de l'une ou l'autre des Parties; et

b) Une ou des entreprises d'un pays tiers sous réserve que ledit pays tiers autorise ou permet des accords comparables entre les entreprises de l'autre Partie et d'autres entreprises concernant les services en direction ou en provenance dudit pays tiers ou à travers celui-ci;

sous réserve que toutes les entreprises associées à de tels accords i) possèdent l'autorité requise et ii) satisfont aux exigences normalement applicables à de tels accords.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les transporteurs indirects de marchandises des deux Parties pourront avoir recours sans restriction, dans le cadre du transport aérien international, à tout moyen de transport terrestre pour les marchandises en direction ou en provenance de tous points sur les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris le transport en direction et en provenance de tous les aéroports bénéficiant de facilités douanières et comportant, selon le cas, le droit de transporter des marchandises en admission temporaire conformément à la législation et à la réglementation applicables. Lesdites marchandises, qu'elles soient transportées par terre ou par air, auront accès aux traitements et aux facilités douanières des aéroports. Il sera loisible aux entreprises d'assurer le transport terrestre par leurs propres moyens ou au moyen d'arrangements avec d'autres transporteurs terrestres, y compris des transports terrestres assurés par d'autres entreprises de transport aérien et par des transporteurs indirects de marchandises par voie aérienne. De tels services internationaux de transport de marchandises pourront être offerts à un prix direct unique aux fins du transport combiné air-terre, étant entendu que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur concernant les faits relatifs auxdits transports.

Article 9. Droits de douane

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie, avec leurs équipements normaux, carburants, lubrifiants, matériel technique d'utilisation immédiate, pièces de rechange, y compris moteurs, et provisions de bord (y compris, sans que cette rémunération soit limitative, denrées alimentaires, rafraîchissements, boissons alcoolisées, tabac et autres produits destinés à être, pendant le vol, utilisés par les passagers ou à leur être vendus) et autres articles exclusivement destinés ou utilisés, en quantité limitée, pour l'entretien et la prestation de services à bord de ces aéronefs, seront exemptés, à charge de réciprocité, des restrictions d'importation, impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires qui sont (i) imposés par les autorités nationales, et (ii) ne résultant pas des coûts d'une prestation de service, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances résultant des coûts d'une prestation de service :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire d'une Partie et, dans les limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

b) Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, la maintenance ou la remise

en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie; et

c) Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie pour être utilisés par un aéronef d'une entreprise désignée de transports aériens de l'autre Partie, même quand ces équipements et pièces de rechange sont destinés à être utilisés pendant une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils ont été embarqués;

d) Le matériel promotionnel et publicitaire introduit ou fourni sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des quantités raisonnables, pour être utilisé à bord d'aéronefs en partance de l'entreprise de l'autre Partie exploités en service de transport aérien international, même lorsque ce matériel est destiné à être utilisé au cours d'une portion du trajet survolant le territoire de la Partie où il a été embarqué.

3. Il pourra être exigé que les équipements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront aussi au cas où les entreprises désignées d'une Partie auront conclu avec une autre entreprise de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie aux entreprises de l'autre Partie seront justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement distribuées entre les différentes catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, les redevances d'usage seront imposées aux entreprises de l'autre Partie à des conditions non moins favorables que celles établies à l'égard de toute autre entreprise au moment où les redevances sont fixées.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de l'autre Partie peuvent représenter mais non dépasser les coûts financiers intégraux pris en charge par les autorités ou les organismes compétents chargés d'assurer un aéroport approprié, un environnement aéroportuaire, les installations de navigation aérienne, les installations et les services de sécurité de l'aviation civile à l'aéroport ou dans l'ensemble du système aéroportuaire. Lesdits coûts intégraux pourront comprendre un rendement raisonnable des avions après amortissement. Les installations et les services pour lesquels les redevances sont perçues seront assurés sur une base économique et efficiente.

3. Chaque Partie favorise la tenue de consultations entre les autorités ou les organismes percepteurs compétents sur son territoire et les entreprises ayant recours aux services et installations et elle encourage les autorités ou les organismes percepteurs compétents et les entreprises à échanger toutes informations nécessaires pour assurer un examen précis du caractère raisonnable des redevances à la lumière des principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités perceptrices compétentes à fournir aux utilisateurs un préavis raisonnable concernant toute proposition visant à modi-

fier les taux des redevances de façon à leur permettre d'exprimer leurs vues avant que les modifications ne soient entrées en vigueur.

4. À l'occasion des procédures visant à répandre les différends conformément à l'article 14, aucune des Parties ne sera considérée comme étant en violation d'une disposition du présent article à moins que : i) elle aurait négligé de procéder à un examen des redevances ou des pratiques qui auraient fait l'objet d'une plainte par l'autre Partie contractante présentée dans un laps de temps raisonnable; ou ii) à la suite d'un tel examen, elle aurait négligé de prendre des mesures en son pouvoir propres à remédier à toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Chaque Partie donnera aux entreprises désignées des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie permet à chaque entreprise désignée de déterminer la fréquence et la capacité du transport international aérien qu'elle offre fondé sur des considérations commerciales et les lois du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties ne fixera unilatéralement de limites à la capacité, la fréquence et la régularité des vols, ni aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre à des conditions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément appliquées et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des deux Parties n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

4. Aucune des deux Parties n'exigera la notification préalable, pour l'approbation, des plans ou programmes de vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises de l'autre Partie, sauf quand cela pourra être nécessaire à la mise en oeuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou quand cela pourra être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si, pour information, une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 12. Tarifs

1. Chaque Partie permet à chaque entreprise désignée de fixer les tarifs de transport aérien sur la base des conditions commerciales du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a) Prévenir des pratiques et des prix excessivement discriminatoires;
- b) Protéger les usagers contre des prix indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante;

c) Protéger les entreprises de tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides gouvernementales directes ou indirectes.

2. Chaque Partie peut exiger que les entreprises de l'autre Partie notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie. La notification des tarifs ne peut être exigée plus de 30 jours avant la date proposée de mise en application du tarif. Dans des cas individuels, la notification pourra être autorisée par la Partie à laquelle elle est destinée dans un délai plus bref que le délai normal. Aucune des deux Parties n'exigera que les entreprises de l'autre Partie notifient ou enregistrent les tarifs pratiqués par les affrêteurs pour le trafic venant du territoire de l'autre Partie, à moins que cela ne s'avère nécessaire sur une base non discriminatoire à des fins d'information.

3. Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué i) par une entreprise de l'une ou l'autre Partie pour le transport international entre les territoires des Parties, ou ii) par une entreprise d'une Partie pour le transport international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un pays tiers, y compris, dans les deux cas, le transport par une compagnie aérienne en association avec d'autres. Si l'une ou l'autre Partie estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle peut demander des consultations et doit informer l'autre Partie des raisons de son désaccord le plus rapidement possible. Ces consultations doivent se tenir, en tout état de cause, 30 jours au plus tard après réception de l'avis de désaccord et les Parties doivent coopérer à la fourniture de renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'entre elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord. Sans accord mutuel, ce tarif entrera en vigueur ou sera maintenu.

Article 13. Consultations

Chaque Partie pourra à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Sauf accord contraire, ces consultations commenceront dès que possible et au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande.

Article 14. Règlement des différends

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), et qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations officielles, pourra, si les Parties en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera composé comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nommera un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, lesdits

arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitre qui sera le président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres requis. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions, et qui ne sera pas récusé pour une raison identique, sera chargé de la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage définira le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Une fois constitué, il sera loisible au tribunal de recommander des mesures intérimaires de redressement dans l'attente de sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie, dans les 15 jours qui suivront la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. À moins qu'il n'en soit convenu autrement ou enjoint par le tribunal, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, après la date de la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6. Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence; ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

7. Chaque Partie appliquera, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal d'arbitrage.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la suite des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 15. Dénonciation

Chacune des Parties pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification devra être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale de l'endroit où la notification aura été reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie, à moins

que la notification ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de la période précédant le premier anniversaire.

Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement dès sa signature et il entrera en vigueur à la suite d'un échange de notes confirmant l'accomplissement par les Parties de toutes les procédures internes nécessaires à cet effet. Dès son entrée en vigueur le présent Accord remplacera l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif au transport aérien entre les États-Unis et Aruba signé à Washington le 7 novembre 1986.

S'agissant du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'appliquera qu'à Aruba.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Washington en double exemplaire, le 18 septembre 1997.

Pour le Royaume des Pays-Bas au titre d'Aruba :

JACOBVITS DE SEGED

Pour les États-Unis d'Amérique :

Le Sous-secrétaire d'état Adjoint,

STUART EIZENSTAT

ANNEXE I

TRANSPORT AÉRIEN ROUTIER

Section 1. Routes

Les entreprises de chaque Partie dont la désignation relève de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services de transport aérien réguliers internationaux entre des points situés sur les routes suivantes :

A) Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement des États-Unis :

1) De points en deçà des États-Unis, à travers les États-Unis et des points intermédiaires jusqu'à un ou des points à Aruba et au-delà.

2) S'agissant des aéronefs de service ou transportant des marchandises, entre Aruba et un ou des points.

B) Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement d'Aruba :

1) De points en deçà d'Aruba et des points intermédiaires jusqu'à un ou des points aux États-Unis et au-delà.

2) S'agissant des aéronefs de service ou transportant des marchandises, entre les États-Unis et un ou des points.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Chaque entreprise désignée pourra, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Exploiter des vols dans un sens ou dans l'autre et dans les deux sens;
2. Combiner différents numéros de vol dans le cadre d'un vol unique;
3. Desservir des points en deçà, intermédiaires et au-delà ainsi que des points sur les territoires des Parties quel que soit l'ordre ou la combinaison de ces points;
4. Omettre des escales en un ou plusieurs points; et
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à tout autre de ses aéronefs en tout point des routes;
6. Desservir des points en deçà de tout point sur son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et offrir et faire de la publicité concernant de tels services comme étant des services directs.

Sans restriction géographique ou de direction et sans perte de tout droit, transporter du trafic autorisé en vertu du présent Accord, étant entendu que, à l'exception des services tout-marchandises, le service dessert un point sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise.

Section 3. Changement de dimensionnement

Sur tout segment des routes ci-avant, une entreprise désignée pourra assurer des transports aériens sans aucune limite quant au changement, en un point quelconque de la route,

du type ou du nombre des aéronefs exploités, à condition que, à l'exception des services tout-marchandises dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit la continuation du transport depuis le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la continuation du transport qui a commencé au-delà de ce point.

ANNEXE II

TRANSPORT AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

Les entreprises de chaque Partie désignées en vertu de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services de transport aérien internationaux affrétés destinés aux passagers (et à leurs bagages accompagnés) et/ou à des marchandises (y compris mais non limités aux transitaires et aux affrètements combinés c'est-à-dire passagers/marchandises);

Entre un ou des points sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et un ou des points sur le territoire de l'autre Partie;

Entre un ou des points sur le territoire de l'autre Partie et un ou des points sur le territoire d'un ou plusieurs pays tiers, sous réserve que - à l'exception des affrètements de marchandises - ledit service constitue un élément d'une exploitation continue avec ou sans changement d'aéronef qui comprend un service vers le pays d'origine aux fins d'un transport local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

À l'occasion de l'exploitation des services visés à la présente Annexe, les entreprises de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe auront également le droit : 1) d'effectuer des escales en tous points soit à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre des Parties; 2) de transporter en transit à travers le territoire de l'autre Partie; 3) de combiner à bord du même aéronef du trafic provenant du territoire d'une Partie, du trafic provenant du territoire de l'autre Partie, et du trafic provenant de pays tiers; et 4) d'exploiter des services de transport aérien internationaux sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités; étant entendu que, sauf en ce qui concerne les affrètements de marchandises dans le sens départ, le transport au-delà dudit point constitue une continuation du transport depuis le territoire de la Partie qui aura désigné l'entreprise et, dans la direction retour, le transport vers le territoire de la Partie qui aura désigné l'entreprise, il y aura continuation du transport au-delà de ce point.

Se fondant sur la courtoisie et la réciprocité, chaque Partie accueille favorablement les demandes présentées par les entreprises de l'autre Partie relatives au transport d'un trafic non prévu par la présente annexe.

Section 2

Toute entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties qui assure un transport aérien international par affrètement en provenance du territoire de l'une d'elles, soit dans un seul sens ou pour l'aller-retour, aura la possibilité de se conformer à la législation, à la réglementation et aux règles relatives à l'affrètement soit de son pays ou de l'autre Partie. Si une Partie applique des règles, règlements, conditions ou restrictions différentes à l'une ou plus d'une de ses entreprises ou aux entreprises de différents pays, chaque entreprise désignée bénéficiera des critères les moins restrictifs.

Toutefois, aucune disposition du paragraphe ci-avant ne restreint les droits de l'une ou l'autre des Parties d'imposer aux entreprises désignées en vertu de la présente annexe par l'une ou l'autre des Parties, des exigences concernant la protection des biens des passagers et de leurs droits de remboursement à la suite d'une annulation.

Section 3

Sauf en ce qui concerne les règles relatives à la protection des usagers visées au paragraphe ci-avant, aucune des Parties ne pourra exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie, en vertu de la présente annexe, s'agissant du transport depuis le territoire de ladite autre Partie ou d'un pays tiers à l'occasion d'un aller ou d'un aller-retour, qu'elle soumette plus d'une déclaration de conformité à la législation, à la réglementation et aux règles visées à la section 2 de la présente annexe ou une déclaration de dispense desdites législation, réglementation et règles, accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

ANNEXE III

Principes de Non-discrimination En Matière Des Systèmes de Réservations Automatisés et Compétition Entre Ces Systèmes

Conscientes que l'article 11 (Concurrence loyale) du présent Accord garantit aux entreprises des deux parties "des chances égales d'entrer en concurrence";

Considérant que l'un des aspects les plus importants de la capacité d'une entreprise à faire concurrence repose sur la possibilité d'informer le public des services qu'elle est en mesure d'offrir et ce d'une façon juste et impartiale et que, en conséquence, la qualité des informations concernant les services d'une entreprise disponibles aux agents de voyage qui communiquent directement ces informations aux voyageurs et la possibilité pour une entreprise de pouvoir offrir auxdits agents des systèmes de réservations automatisés (SRA) constituent le fondement de la compétitivité d'une entreprise, et

Considérant qu'il est également nécessaire d'assurer que les intérêts des usagers des produits du transport aérien soient également protégés de toute exploitation abusive desdites informations et de leur présentation tendancieuse, et que les entreprises et les agents de voyage doivent avoir accès à des systèmes de réservations automatisés véritablement compétitifs :

1. Les Parties conviennent que les SRA auront des écrans centraux intégrés à l'intérieur desquels :

a) Les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris la description des correspondances possibles, seront éditées et affichées sur la base de critères non discriminatoires et objectifs qui ne sont pas influencés directement ou indirectement, par une identification d'une entreprise ou d'un marché. Lesdits critères s'appliqueront uniformément à toutes les entreprises participantes;

b) Les données de base des SRA devront être aussi complètes que possible;

c) Les marchands de SRA ne devront pas supprimer des informations soumises par les entreprises participantes; de telles informations devront être exactes et transparentes; ainsi, les vols à code partagé, les vols à changements de dimensionnement et les vols avec escales devront être identifiés avec précision avec une indication de toutes leurs caractéristiques;

d) Tous les SRA disponibles aux agents de voyage qui distribuent des informations concernant des services aériens au public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties seront non seulement obligés mais auront le droit de fonctionner conformément aux règles concernant les SRA applicables au territoire sur lequel le SRA est exploité;

e) Il sera loisible aux agents de voyage d'avoir recours à tout affichage secondaire disponible par l'intermédiaire d'un SRA en autant que l'agent de voyage présente une demande spécifique à cette fin.

2. Les Parties devront exiger que tout marchand de SRA sur leurs territoires respectifs permettent à toutes les entreprises disposées à acquitter des frais applicables sur une base non discriminatoire, de participer à son SRA. Les Parties veilleront à ce que les facilités de distribution qu'un marchand de SRA est en mesure d'offrir seront offertes sur une base non

discriminatoire à toutes les entreprises participantes. Les Parties exigeront que les marchands de SRA affichent, sur une base non discriminatoire, objective et en toute neutralité par rapport aux transporteurs et aux marchés, les services aériens internationaux des entreprises participantes dans tous les marchés dans lesquels elles souhaitent offrir lesdits services. Sur demande, un marchand de SRA communiquera les détails relatifs à ses procédures de mise à jour de sa base de données et de mise en mémoire, ses critères d'édition et de classement des informations, l'importance accordée à ces critères ainsi que les critères utilisés pour le choix des points de correspondance et pour l'inclusion des vols de correspondance.

3. Les marchands de SRA qui exerçant sur le territoire d'une Partie seront autorisés à y introduire, à y maintenir et à y offrir en toute liberté leurs SRA aux agents de voyage et aux sociétés dont l'activité principale consiste à vendre des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, sous réserve que le SRA soit conforme à ces principes.

4. Aucune des Parties n'imposera sur son territoire ou ne permettra que soient imposées aux marchands de SRA de l'autre Partie, des exigences plus contraignantes concernant l'accès aux facilités de communication, le choix et l'utilisation du matériel et de logiciels de SRA, et les installations techniques du matériel de SRA, que celles imposées à ses propres marchands de SRA.

5. Aucune des Parties n'imposera sur son territoire ou ne permettra que soient imposées aux marchands de SRA de l'autre Partie, des exigences plus restrictives concernant des affichages de SRA (y compris les paramètres de mise en forme et d'affichage), l'exploitation ou la vente, que celles imposées à ses propres marchands de SRA.

6. Les SRA utilisés sur le territoire de l'une des Parties qui sont conformes à ces principes et aux autres normes réglementaires, techniques et de sécurité pertinentes seront admissibles sans restriction sur le territoire de l'autre Partie. Il s'ensuit qu'une entreprise désignée pourra participer à un tel système aussi pleinement sur le territoire de son pays qu'à tout système offert aux agents de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de l'une des Parties qui utilisent des SRA de l'une des Parties auront les mêmes possibilités de devenir propriétaires ou exploitants de SRA qui sont conformes à ces principes sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires exploitants de cette dernière Partie. Chaque Partie veillera à ce que ses entreprises et ses marchands de SRA n'agissent pas de façon discriminatoire à l'égard des agents de voyage sur leur propre territoire en raison de l'utilisation ou de la possession d'un SRA qui est aussi exploité sur le territoire de l'autre Partie.

