

No. 38020

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
Netherlands**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Kingdom of the Netherlands concerning air services between and beyond the United Kingdom Overseas Territories of Anguilla, Bermuda, the British Virgin Islands, the Cayman Islands, Montserrat and the Turks and Caicos Islands on the one hand, and the Netherlands Antilles on the other (with annex). London, 10 January 2000

Entry into force: *1 December 2000 by notification, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 14 January 2002*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
Pays-Bas**

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens entre et au-delà des territoires d'outre-mer britanniques d'Anguilla, des Bermudes, des îles Vierges britanniques, des îles Caïmanes, de Montserrat et des îles Turques et Caïques, d'une part, et les Antilles néerlandaises, d'autre part (avec annexe). Londres, 10 janvier 2000

Entrée en vigueur : *1er décembre 2000 par notification, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 14 janvier 2002*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE UNITED KINGDOM OVERSEAS TERRITORIES OF ANGUILLA, BERMUDA, THE BRITISH VIRGIN ISLANDS, THE CAYMAN ISLANDS, MONTSERRAT AND THE TURKS AND CAICOS ISLANDS ON THE ONE HAND, AND THE NETHERLANDS ANTILLES ON THE OTHER

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Kingdom of the Netherlands (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond the United Kingdom Overseas Territories of Anguilla, Bermuda, the British Virgin Islands, the Cayman Islands, Montserrat and the Turks and Caicos Islands on the one hand, and the Netherlands Antilles on the other;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, and for the purpose of Article 7 of this Agreement, the Civil Aviation Authority and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" means in relation to the United Kingdom the land areas of Anguilla, Bermuda, the British Virgin Islands, the Cayman Islands, Montserrat and

the Turks and Caicos Islands and the territorial waters adjacent thereto and in relation to the Kingdom of the Netherlands the land areas of the Netherlands Antilles and the territorial waters adjacent thereto;

- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grants of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire and reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party may designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provision of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy that authority that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by that authority in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

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

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party may revoke an operating authorisation or suspend the exercise of the rights specified in Article 3, paragraph (2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 6. Principles Governing the Operation
of Agreed Services*

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 7. Tariffs

- (1) (a) The term "tariff" means:
 - (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
 - (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits;and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.
- (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) When fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or

not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) Each proposed tariff for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be filed by the designated airline seeking approval for it with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authority of each Contracting Party may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. Each proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authority of that Contracting Party.

(5) (a) Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authority of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval and provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, it will be treated as having been approved by the aeronautical authority of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless within 20 days after the date of filing the aeronautical authority of that Contracting Party has served on the aeronautical authority of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authority of a Contracting Party 21 days after the date of filing unless the aeronautical authority of that Contracting Party has either:

(i) notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be refiled in conformity with the minimum filing period, or

(ii) served on the aeronautical authority of the other Contracting Party within 20 days after the date of filing written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) In approving each tariff the aeronautical authority of a Contracting Party may attach to its approval such expiry date as it considers appropriate.

(7) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service of a notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.

(8) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (5) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (7) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(9) Subject to paragraph (10) of this Article a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force unless withdrawn by the designated airline concerned or until a replacement tariff has been established.

(10) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (9) of this Article:

- (a) where a tariff has an expiry date, for more than 12 months after that date;
- (b) where a tariff has no expiry date, for more than 12 months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party or both, file a replacement tariff with the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(11) Notwithstanding paragraphs (4)--(10) above, the aeronautical authority of the United Kingdom does not require the filing for its approval of tariffs for the carriage of cargo between points in the territories of the two Contracting Parties. In such cases, references in paragraphs (4)--(10) above to receipt of filings shall be deemed to refer to the receipt of such filings by the Netherlands Antilles Government.

- (12) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by that aeronautical authority and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of the third State, provided that the aeronautical authority may withdraw its approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.
- (b) Notwithstanding sub-paragraph (a) above, the aeronautical authority of the United Kingdom does not require the filing for its approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the Netherlands Antilles for the carriage of cargo between the territory of the United Kingdom and the third State.

Article 8. Customs Duties

(1) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its own designated airlines.

(2) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods, which are to be re-exported, shall be kept until re-exportation under customs supervision.

Article 9. Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding and loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at its request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Transfer of Earnings

Each designated airline may convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airline or airlines of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airline or airlines of each Contracting Party may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by

those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of

the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Netherlands Antilles only. As regards the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, this Agreement shall apply only to Anguilla, Bermuda, the British Virgin Islands, the Cayman Islands, Montserrat and the Turks and Caicos Islands.

Article 19. Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto concluded in accordance with Article 16 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities and supersedes the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Netherlands for Certain Air Services signed at London on 13 August 1946, as subsequently amended ("the 1946 Agreement") in so far as the 1946 Agreement applies to air services between and beyond the United Kingdom Overseas Territories of Anguilla, Bermuda, the British Virgin Islands, the Cayman Islands, Montserrat and the Turks and Caicos Islands on the one hand, and the Netherlands Antilles on the other.

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

Done, in duplicate at London this tenth day of January 2000 in the English language.

For the Government of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

CHRIS MULLIN

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

ADRIAENS

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Anguilla -- intermediate points -- St Maarten -- points beyond
British Virgin Islands -- intermediate points -- St Maarten -- points beyond
Montserrat -- intermediate points -- St Maarten -- points beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Anguilla, the British Virgin Islands or Montserrat.
2. Services may be operated in either direction.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of St Maarten, or picked up in the territory of St Maarten to be set down at a beyond point, and vice versa in both cases, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Netherlands Antilles:

St Maarten -- intermediate points -- Anguilla -- points beyond
St Maarten -- intermediate points -- British Virgin Islands -- points beyond
St Maarten -- intermediate points -- Montserrat -- points beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in St Maarten.
2. Services may be operated in either direction.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Anguilla, the British Virgin Islands or Montserrat, or picked up in the territory of Anguilla, the British Virgin Islands or Montserrat to be set down at a beyond point, and vice versa in both cases, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE ET AU-DELÀ DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER BRITANNIQUES D'ANGUILLA, DES BERMUDES, DES ÎLES VIERGES BRITANNIQUES, DES ÎLES CAÏMANES, DE MONTSERRAT ET DES ÎLES TURQUES ET CAÏQUES, D'UNE PART, ET LES ANTILLES NÉERLANDAISES, D'AUTRE PART

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre et au-delà des territoires d'outre-mer britanniques d'Anguilla, des Bermudes, des îles Vierges britanniques, des îles Caïmanes, de Montserrat et des îles Turques et Caïques, d'une part, et les Antilles néerlandaises, d'autre part;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

- a) L'expression "la Convention de Chicago" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend : i) tout amendement à ladite Convention qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute annexe ou tout amendement adopté aux termes de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où l'amendement ou l'annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;
- b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État à l'environnement, aux transports et aux régions et, aux fins de l'article 7 du présent Accord, l'Autorité de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des communications des Antilles néerlandaises ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;
- c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

- d) L'expression "territoire" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, les régions territoriales d'Anguilla, des Bermudes, des îles Vierges britanniques, des îles Caïmanes, de Montserrat et des îles Turques et Caïques ainsi que leurs eaux territoriales et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, les régions territoriales des Antilles néerlandaises et de leurs eaux territoriales;
- e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention de Chicago;
- f) L'expression "le présent Accord" s'entend également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même;
- g) L'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques ou que ces dernières permettent de percevoir, pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne, y compris les facilités et services connexes offerts pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord relèvent de celles de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau de l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués au tableau de l'annexe au présent Accord pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforce, dans la mesure de ses moyens, de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes sur une base temporaire et appropriée.

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que révoquer ou modifier de telles désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements que les autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une entreprise désignée des droits stipulés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien désignée sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants;
- b) Dans le cas où cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements normalement et raisonnablement appliqués par la Partie contractante qui accorde ces droits;

- c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.
2. Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

*Article 6. Principes régissant l'exploitation
des services convenus*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région;
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7. Tarifs

1. a) Le terme "tarif" désigne :
- i) Le prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier);
 - ii) Les biens, services et autres avantages supplémentaires fournis ou mis à la disposition des intéressés, à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire;

- iii) Les prix demandés pour ces biens, services ou avantages supplémentaires; et inclut les conditions qui régissent l'applicabilité de ces prix et la fourniture ou l'offre de ces biens, services ou avantages;
 - iv) La commission versée par une entreprise à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers;
- b) Lorsque les barèmes ou taux varient selon la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée au cours desquels le vol est exploité, la destination du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct, qu'il ait été ou non déposé séparément, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités compétentes.
2. Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les autres facteurs pertinents, y compris le coût d'exploitation des services convenus, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable et les conditions du marché.
3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas que leurs entreprises de transport aérien consultent d'autres entreprises avant de déposer pour agrément les tarifs des services correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.
4. Chaque tarif proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes est déposé par l'entreprise désignée qui en sollicite l'approbation auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que peuvent exiger les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé 30 jours au moins (ou dans un délai plus court dont les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent convenir) avant la date prévue de son entrée en vigueur. Chaque tarif proposé est réputé déposé auprès d'une Partie contractante à la date à laquelle les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante la reçoivent.
5. a) Chaque tarif proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes. En l'absence d'un tel agrément et à condition qu'il soit déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, il est réputé avoir été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date du dépôt, à moins que dans les 20 jours suivant la date du dépôt les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'aient notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur refus d'agréer le tarif proposé.
- b) Chaque tarif proposé déposé sous la forme prescrite au paragraphe 4 du présent article mais en dehors du délai de présentation minimal qui y est indiqué est néanmoins réputé avoir été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 21 jours après la date du dépôt à moins que les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'aient :

- i) Notifié à l'entreprise qui a déposé le tarif proposé dans les 15 jours après la date de dépôt que ledit tarif doit être représenté dans les délais minimaux prescrits;
- ii) Notifié par écrit aux autorités aéronautiques d'une Partie contractante dans les 20 jours suivant la date du dépôt leur refus d'agréer le tarif proposé.

6. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent accompagner leur agrément de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées.

7. En cas de notification d'un refus conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes pourront fixer le tarif d'un commun accord. Chacune des Parties contractantes peut, dans les 30 jours suivant la notification d'un refus, demander l'ouverture de consultations qui auront lieu dans les 30 jours à compter de la demande.

8. Si un tarif n'a pas été agréé par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent article, et que les autorités aéronautiques ont été incapables de se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 7 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

9. Sous réserve du paragraphe 10 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions dudit article reste en vigueur à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise désignée concernée ou jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre tarif.

10. Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement et pour la durée dont elles pourraient convenir, un tarif ne sera pas prolongé en vertu du paragraphe 9 du présent article :

- a) S'il a été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois après ladite date;
- b) S'il n'a pas été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois à partir de la date à laquelle l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante ou des deux Parties déposeront un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

11. Nonobstant les paragraphes 4 à 10 ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs pour le transport de marchandises entre des points sur les territoires des deux Parties contractantes. Dans ce cas, les références aux paragraphes 4 à 10 ci-dessus relatives à la réception des dépôts s'appliquent également, le cas échéant, à la réception de tels dépôts par le Gouvernement des Antilles néerlandaises.

- 12. a) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers, sont déposés pour agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif ainsi déposé est agréé s'il est identique par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration à un tarif déjà agréé par lesdites autorités aéronautiques et déjà appliqué par une entreprise désignée de cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un État tiers, à condition que les autorités aéronautiques concernées puissent retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou mo-

difier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison;

- b) Nonobstant le paragraphe a) ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs demandés par l'entreprise ou les entreprises désignées des Antilles néerlandaises pour le transport de marchandises entre le territoire du Royaume-Uni et un État tiers.

Article 8. Droits de douane

1. Les carburants, les huiles de graissage et les pièces de rechange introduits ou pris à bord d'aéronefs sur le territoire d'une des Parties contractantes par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, ou pour le compte desdites entreprises, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs desdites entreprises, bénéficient, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection ou les autres droits imposés par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui dont bénéficient ses propres entreprises désignées.

2. Les aéronefs assurant les services convenus, les approvisionnements en carburants, huiles de graissage et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire. Les marchandises ainsi exonérées ne peuvent être déchargées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Les marchandises qui doivent être réexportées restent sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont contractées vis-à-vis l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite (et notamment leurs obligations au titre de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes de violence illicites dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988), font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêtent sur demande toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des ins-

tallations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles sont applicables, aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences signalées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifie à l'avance à l'autre son intention de notifier toute différence.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chaque Partie contractante est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chaque Partie contractante donne également une suite favorable à toute demande faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Transfert de bénéfices

Chaque entreprise désignée peut convertir et transférer sans délai dans son pays sur demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert sont autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable

aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées aux fins de conversion et de transfert, et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et transferts.

Article 12. Représentation des entreprises et ventes

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi du personnel de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie contractante le personnel administratif, technique, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation de services aériens.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles, des prestations de transport aérien. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent vendre ces prestations et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentant ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chaque Partie contractante encourage en outre ses entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes concernant ces redevances.

Article 14. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations qui peuvent se dérouler entre autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, elles peuvent le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend est soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

- a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours qui suivent la désignation du second;
- b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, chacune des Parties contractantes peut prier le Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les 30 jours aux nominations nécessaires. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procède à la désignation. Si le Vice-Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre le plus ancien de la Cour internationale de Justice qui n'est pas ressortissant de l'une des Parties contractantes procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage définit les limites de sa juridiction et fixe sa propre procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie au plus tard 30 jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante doit soumettre sa réplique dans les 60 jours suivant la date du dépôt du mémoire de l'autre Partie contractante. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, en l'absence de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

7. La décision du tribunal est contraignante pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante assume les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président, le Vice-Président ou le membre de la Cour internationale de Justice dans le cadre de l'application des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Amendement

Les amendements au présent Accord dont sont convenues les Parties contractantes entrent en vigueur une fois confirmés par un échange de notes.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification de dénonciation ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Applicabilité

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent accord ne s'applique qu'aux Antilles néerlandaises. En ce qui concerne le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le présent Accord s'applique uniquement à Anguilla, aux Bermudes, aux îles Vierges britanniques, aux îles Caïmanes, à Montserrat et aux îles Turques et Caïques.

Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement conclu en vertu de l'article 16 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié que leurs formalités constitutionnelles respectives ont été complétées et annule et remplace l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des Pays-Bas relatif à certains services aériens signé à Londres, le 13 août 1946 tel que modifié par la suite ("l'Accord de 1946") dans la mesure où l'Accord de 1946 s'applique aux services aériens entre et au-delà des territoires d'outre-mer britanniques d'Anguilla, des Bermudes, des îles Vierge britanniques, des îles Caïmanes, de Montserrat et des îles Turques et Caïques, d'une part, et les Antilles néerlandaises, d'autre part.

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

Fait à Londres le 10 janvier 2000, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

CHRIS MULLIN

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

ADRIAENS

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Anguilla -- points intermédiaires -- Saint-Martin -- points au-delà
Îles Vierges britanniques -- points intermédiaires -- Saint-Martin -- points au-delà
Montserrat -- points intermédiaires -- Saint-Martin -- points au-delà

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine à Anguilla, aux îles Vierges britanniques ou à Montserrat.

2. Les services peuvent être exploités dans les deux directions.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de Saint-Martin, ou embarqué sur le territoire de Saint-Martin pour être débarqué en un point au-delà, et inversement dans les deux cas, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées des Antilles néerlandaises :

Saint-Martin -- points intermédiaires -- Anguilla -- points au-delà
Saint-Martin -- points intermédiaires -- Îles Vierges britanniques -- points au-delà
Saint-Martin -- points intermédiaires -- Montserrat -- points au-delà

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine à Saint-Martin.

2. Les services peuvent être exploités dans les deux directions.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire d'Anguilla, des îles Vierges britanniques ou de Montserrat, ou embarqué sur le territoire d'Anguilla, des îles Vierges britanniques ou de Montserrat pour être débarqué en un point au-delà, et inversement dans les deux cas, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre.