

**No. 40016**

---

**Netherlands  
and  
Canada**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Canada relating to air transport between the Netherlands and Canada (with annex and exchange of notes). Ottawa, 2 June 1989**

**Entry into force:** *1 February 1990, in accordance with article XXVI*

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 3 March 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Canada**

**Accord sur le transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada (avec annexe et échange de notes). Ottawa, 2 juin 1989**

**Entrée en vigueur :** *1er février 1990, conformément à l'article XXVI*

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 3 mars 2004*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake  
luchtvervoer tussen Nederland en Canada**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen,

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

Geleid door de wens de totstandkoming van een doeltreffend internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen, zodanig dat aan het reizende publiek en aan de verladers een ruime keuze wordt geboden wat luchtvervoersdiensten betreft,

Geleid door de wens de uitbreiding van de internationale luchtvervoersdiensten tussen en voorbij hun onderscheiden grondgebieden te vergemakkelijken,

Geleid door de wens de grootste mate van veiligheid en beveiliging wat het internationale luchtvervoer betreft, te waarborgen,

Geleid door de wens een nieuwe Overeenkomst inzake Luchtvervoer te sluiten die, wat de luchtvervoersdiensten tussen Nederland en Canada betreft, in de plaats treedt van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer, gedaan op 17 juni 1974 te Ottawa,

Zijn overeengekomen als volgt:

**Artikel I**

Tenzij anders bepaald, hebben in deze Overeenkomst de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat Nederland betreft, verstaan de Minister van Verkeer en Waterstaat en wat Canada betreft, de Minister van Verkeer en het Nationaal Vervoersbureau (National Transportation Agency) of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemde autoriteiten worden vervuld;

b) onder „overeengekomen diensten” wordt verstaan geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeen-

<sup>1)</sup> De Engelse en de Franse tekst van Overeenkomst, met Bijlage, zijn afgedrukt op blz. 22 e.v. van dit Tractatenblad.

komst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

c) onder „Overeenkomst” wordt verstaan deze Overeenkomst, de ter uitvoering daarvan opgestelde Bijlage, die daaraan is gehecht, alsmede eventuele wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage;

d) onder „Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld; deze term omvat mede alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag, aangenomen krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, mits die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

e) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen IV en V van deze Overeenkomst;

f) onder „tarieven” wordt verstaan de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht te betalen prijzen en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden betreffende andere door de vervoerder in verband met het luchtvervoer verrichte diensten, doch met uitsluiting van de vergoeding en voorwaarden betreffende het vervoer van post;

g) de termen „grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

h) onder „verandering van vliegtuigtype onderweg” wordt verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat, in overeenstemming met artikel III van deze Overeenkomst, op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

## Artikel II

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b) om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c) om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten, tijdens de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, van internationaal vervoerde passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Andere luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dan die aangewezen ingevolge artikel IV van deze Overeenkomst genieten ook de rechten omschreven in het eerste lid, letter a en b, van dit artikel.

3. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers en vracht, met inbegrip van post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

#### Artikel III

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op één of alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op elk willekeurig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a) luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt van verandering van luchtvaartuig, naar gelang van het geval, worden ingepast in het vluchtschema van binnenkomende dan wel vertrekkende luchtvaartuigen;

b) in het geval van verandering van vliegtuigtype onderweg op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij de exploitatie van diensten met verandering van vliegtuigtype onderweg kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij haar eigen materiaal gebruiken, en onder voorbehoud van nationale voorschriften, gehuurd materiaal, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren van diensten die met verandering van vliegtuigtype onderweg worden geëxploiteerd.

#### Artikel IV

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota van luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een reeds eerder aangewezen

luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen. De aanwijzing van meer dan één luchtvaartmaatschappij voor elke Overeenkomstsluitende Partij vindt plaats op eventuele in de Bijlage bij deze Overeenkomst vervatte voorwaarden.

#### Artikel V

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing of van vervanging ingevolge artikel IV van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in artikel VI van deze overeenkomst, onverwijld aan een aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de luchtdiensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

2. Na ontvangst van dergelijke vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de luchtdiensten, mits zij de van toepassing zijnde bepalingen van deze Overeenkomst in acht neemt en de tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel XII van deze Overeenkomst.

#### Artikel VI

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel V vermelde vergunningen betreffende een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten of hieraan tijdelijk of blijvend voorwaarden te verbinden:

a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij, na te leven;

c) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; en

d) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de

andere overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen. Tenzij door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen anders is overeengekomen, vangt een zodanig overleg aan binnen een tijdvak van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het desbetreffende verzoek.

#### Artikel VII

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verplichting jegens elkander om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen elke wederrechtelijke belemmering ervan een integrerend deel van deze Overeenkomst uitmaakt.

2. Zonder de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, alsmede van enige andere multilaterale overeenkomst ter zake van de veiligheid van de luchtvaart die bindend is voor beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander op verzoek alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en zijn aangewezen als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze beveiligingsbepalingen op de Overeenkomstsluitende Partijen van toepassing zijn; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die bij hen zijn ingeschreven, exploitanten van luchtvaartuigen die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of hun vaste woon- of verblijfplaats op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze beveiligingsbepaling voor de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij de in het vierde lid hierboven bedoelde beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart naleven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat er op haar grondgebied daadwerkelijk toereikende maatregelen worden getroffen om de luchtvaartuigen te beschermen en om de passagiers, de bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand aan controle te onderwerpen vóór en tijdens het aan boord gaan en het inladen.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om redelijke bijzondere veiligheidsmaatregelen tegen een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

7. Ook neemt elke Overeenkomstsluitende Partij welwillend in overweging een verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onderlinge bestuurlijke regelingen te treffen waarbij de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij een eigen oordeel kunnen vormen van de veiligheidsmaatregelen die door exploitanten van luchtvaartuigen worden genomen met betrekking tot vluchten bestemd voor het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

8. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen, of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens of voorzieningen voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

9. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel VI van deze Overeenkomst.

#### Artikel VIII

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen, of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het

vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doortocht, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege de bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij de doortocht door, het binnenkomen in, of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van een zodanige Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

#### Artikel IX

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de ene Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen die door de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij die of ten behoeve van een luchtvaartuig dat de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes exploiteert, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen mochten bestaan en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de ander Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg, overeenkomstig artikel XIV van deze Overeenkomst, met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende exploitatie voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in



aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel VI van deze Overeenkomst.

#### Artikel X

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen een billijke en gelijke kans te concurreren in het internationale luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiemethoden weg te nemen, die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ongunstig beïnvloeden.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij spant zich in om te allen tijde te voorkomen dat situaties ontstaan of voortbestaan die een onredelijke aantasting betekenen van de kansen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen luchtvervoer ingevolge deze Overeenkomst te verrichten en bij dit vervoer op eerlijke wijze te kunnen concurreren.

4. Geen van beide overeenkomstsluitende Partijen beperkt of beknott met betrekking tot ingevolge deze Overeenkomst verricht luchtvervoer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zonder instemming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of staat een natuurlijke persoon of rechtspersoon binnen haar rechtsmacht toe, het luchtverkeer, de capaciteit, de frequentie van de luchtdiensten, de regelmaat van de luchtdiensten, het/de type(n) luchtvaartuigen, de cabine-indeling(en), ofwel in deze Overeenkomst omschreven rechten, van die luchtvaartmaatschappij te beperken of te beknotten, behalve voor zover redelijkerwijze noodzakelijk geacht kan worden op grond van overwegingen van technische aard, dan wel overwegingen de douanevoorschriften, de exploitatie of het milieu betreffende, een en ander overeenkomstig de eenvormige voorwaarden als voorzien in artikel 15 van het Verdrag, mits:

a) zulke voorwaarden een eerlijke concurrentie als omschreven in het eerste lid van dit artikel niet aantasten,

b) zulke voorwaarden zonder onderscheid worden toegepast op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen bij deze Overeenkomst, en

c) de Overeenkomstsluitende Partij die zulke voorwaarden wenst toe te passen, zo spoedig mogelijk op passende wijze aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de noodzaak van zulke voorwaarden aantoot, opdat een vorm van overleg ingevolge artikel XIX van deze Overeenkomst mogelijk is alvorens zulke voorwaarden van kracht worden.

5. Geen Overeenkomstsluitende Partij legt aan de geregelde vluchten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij enigerlei verplichting of voorwaarde op, of staat een natuurlijke persoon of rechtspersoon binnen haar rechtsmacht toe zulks te doen, waaronder begrepen een verplichte voorrangsverlening („first refusal requirement”), proportionele beperkingen („uplift ratio”), of een vergoeding wegens afzien van bezwaar („no-objection fee”), niet strokend met de doeleinden van deze Overeenkomst.

6. Beide Overeenkomstsluitende Partijen vergemakkelijken zoveel mogelijk het verrichten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van luchtvervoer ingevolge deze Overeenkomst, met name door de administratieve vereisten en procedures tot een minimum te beperken.

#### Artikel XI

1. De heffingen die op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn kosten in rekening te brengen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van deze diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Aan de gebruikers dient binnen een redelijke termijn kennisgeving te worden gedaan van voorstellen tot wijziging van zulke kosten ten einde hen in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar douane-, immigratie- en quarantainevoorschriften en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

#### Artikel XII

1. a) Elke Overeenkomstsluitende Partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der

beide Overeenkomstsluitende Partijen toe een prijs of alle prijzen voor het vervoer naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, daarbij inbegrepen vervoer met gebruikmaking van diensten van verschillende maatschappijen of verschillende diensten van dezelfde maatschappij, hetzij afzonderlijk, hetzij naar keuze van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, door middel van coördinatie met andere luchtvaartmaatschappijen, vast te stellen.

b) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan hetzelfde tarief bieden als elk wettig openbaar tarief dat wordt geboden door enige andere luchtvaartmaatschappij of chartermaatschappij voor luchtvervoer tussen de grondgebieden van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

c) Andere luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dan aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen hetzelfde tarief bieden als elk wettig openbaar tarief van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen voor luchtvervoer tussen de grondgebieden van de twee Overeenkomstsluitende Partijen met gebruikmaking van diensten van verschillende maatschappijen langs vergelijkbare routes, indien er een afwijking is van ten hoogste 20% van de grootcirkel-afstand tussen de punten waarop het tarief dat wordt geboden van toepassing is.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de indiening bij haar luchtvaartautoriteiten verlangen van voor vervoer naar of uit haar grondgebied te berekenen tarieven. De indiening dient te geschieden ten minste dertig (30) dagen vóór de voorgestelde datum van de invoering van de tarieven. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij die de indiening van tarieven verlangt, neemt aanvragen om indiening op korte termijn onmiddellijk en welwillend in overweging, met name indien deze worden gedaan met het doel dezelfde tarieven te bieden of indien de wijzigingen van de tarieven hoofdzakelijk het gevolg zijn van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft.

3. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen hebben medegedeeld dat zij er niet mede akkoord gaan, behalve als bepaald in het eerste lid, letter b en c en het negende lid, van dit artikel of ingevolge het bepaalde in het derde lid van artikel XXII van deze Overeenkomst.

4. Indien binnen vijftien (15) dagen na de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet hebben medegedeeld dat zij niet met de aan hen overgelegde tarieven akkoord gaan, worden deze tarieven geacht te zijn aanvaard of goedgekeurd en worden zij van kracht op de in de voorgestelde

tarieven vermelde datum. Indien de luchtvaartautoriteiten een kortere termijn voor de overlegging van een tarief hebben aanvaard, dient een eventuele mededeling dat men niet akkoord gaat onverwijld te worden gedaan.

5. Indien overeenkomstig het derde en vierde lid van dit artikel een mededeling is gedaan dat men niet akkoord gaat, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief binnen dertig (30) dagen in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel of over de vaststelling van een tarief overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel XXII van deze Overeenkomst.

7. Wanneer er overeenkomstig het bepaalde in dit artikel tarieven zijn vastgesteld, blijven deze van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of in artikel XXII van deze Overeenkomst.

8. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen trachten te verzekeren dat

- a) de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door beide luchtvaartautoriteiten aanvaarde tarieven, en
- b) een luchtvaartmaatschappij op geen enkele wijze korting verleent op enig onderdeel van deze tarieven.

9. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan hetzelfde wettige openbare tarief bieden voor luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en punten in derde landen langs vergelijkbare routes, indien er een afwijking is van ten hoogste 20% van de grootcirkel-afstand tussen de punten waarop het tarief dat wordt geboden van toepassing is.

10. Voor de toepassing van dit artikel betekent de term „hetzelfde tarief bieden” het recht van een luchtvaartmaatschappij om te allen tijde, met gebruikmaking van de bespoedigde indienings- of kennisgevingsprocedure als bepaald in het tweede lid (naar gelang van het geval), voor het vervoer tussen dezelfde punten een tarief (prijs en voorwaarden) vast te stellen dat gelijk is aan dat van een geregelde luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen of de geregelde luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het betrokken derde land, behalve in geval van verschillen in voorwaarden betreffende de gevolgde route, het gebruikmaken van verschillende diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij of van diensten van verschillende luchtvaartmaatschappijen, ofwel het type luchtvaartuig, dan wel in

geval van vrachtvervoer, de wijze van vervoer, en ongeacht het recht van een zodanige luchtvaartmaatschappij zodanig vervoer te verrichten, of een zodanige prijs vast te stellen door middel van gecombineerde prijzen. Tarieven voor geregeld vervoer en prijzen voor chartervluchten mogen niet worden gecombineerd ten behoeve van het bieden van hetzelfde tarief.

11. Een tarief van een luchtvaartmaatschappij dat ingevolge het bepaalde in het eerste lid, letter c, hetzelfde is als dat van een aangewezen luchtvaartmaatschappij, of hetzelfde is ingevolge het bepaalde in het negende lid, houdt op van kracht te zijn tien (10) dagen na de datum waarop het tarief waaraan het gelijk is, is vervallen.

### Artikel XIII

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in die mate waarin dit krachtens haar nationale wetgeving mogelijk is, vrij van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische voorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke uitrustingsstukken van het luchtvaartuig, proviand (daaronder begrepen sterke drank, tabak en andere producten bestemd om in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van deze andere Overeenkomstsluitende partij, die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven, alle gedrukt materiaal waarop het embleem van de maatschappij is gedrukt, alsook het gebruikelijke reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

2. De bij dit artikel verleende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde artikelen:

a) die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) die aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) die aan boord worden genomen van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen

van de ene Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten;

ongeacht of zodanige artikelen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling verleent, mits zodanige artikelen niet worden vervoerd binnen het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Deze bepaling mag niet zodanig worden uitgelegd dat aan een Overeenkomstsluitende Partij de verplichting kan worden opgelegd douanerechten terug te betalen die reeds op de bovenbedoelde materialen zijn geheven.

3. De gewone boorduitrustingsstukken, alsmede de materialen en voorraden die normaal aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met goedkeuring van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In zulk een geval kunnen deze onder toezicht van bovengenoemde autoriteiten worden geplaatst, totdat zij wederom worden uitgevoerd of tot er, met inachtneming van de douanevoorschriften op andere wijze over is beschikt.

#### Artikel XIV

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking van tijdens het normale verloop van haar exploitatie door elk verkregen gelden. Deze overmakingen geschieden op basis van de geldende wisselkoersen voor lopende betalingen en zijn uitsluitend onderworpen aan de onderscheiden deviezenbepalingen die voor alle landen in soortgelijke omstandigheden gelden. Voor de overmaking van gelden worden geen kosten in rekening gebracht, behalve die welke gewoonlijk door de banken voor dergelijke transacties worden geïnd.

#### Artikel XV

Inkomsten of winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale luchtverkeer verkregen door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die wat de inkomstenbelasting betreft als inwoner van het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt aangemerkt, zijn vrijgesteld van enigerlei inkomstenbelasting en van alle andere belastingen op winsten, die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven.

#### Artikel XVI

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partijen rechtstreeks luchtvervoer te verkopen of naar goeddunken zulks te doen door tussenkomst van vertegenwoordigers. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of naar goeddunken in vrij inwisselbare valuta's van andere landen en het staat een ieder vrij dit luchtvervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.

#### Artikel XVII

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan op basis van wederkerigheid op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben, zoals vereist in verband met de exploitatie van overeengekomen diensten.

2. Aan deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden voldaan door eigen personeel, dan wel door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, maatschappij of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij te verrichten.

3. De vertegenwoordigers en het personeel zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij en elke Overeenkomstsluitende Partij verleent overeenkomstig zodanige wetten en voorschriften, op basis van wederkerigheid en zo spoedig mogelijk de benodigde werkvergunningen, bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten aan de vertegenwoordigers en het personeel bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen doen afstand van het vereiste van werkvergunningen of bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten en werkzaamheden verricht, behalve in bijzondere door de desbetreffende nationale autoriteiten te bepalen omstandigheden. Indien deze vergunningen, visa of documenten vereist zijn, dan dienen deze onmiddellijk gratis te worden afgegeven, zodat de binnenkomst in de Staat van het desbetreffende personeel geen vertraging ondervindt.

#### Artikel XVIII

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op verzoek de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijze nodig zijn om de exploitatie van de overeengekomen diensten te toetsen, of geven de aangewezen luchtvaartmaatschappijen opdracht deze gegevens op verzoek aan bovengenoemde luchtvaartautoriteiten te verstrekken.

#### Artikel XIX

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage te verzekeren.

2. Zulk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een desbetreffend verzoek, tenzij anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

#### Artikel XX

1. Het bepaalde in de artikelen VII, VIII, IX, XI, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII en XIX van deze Overeenkomst is eveneens van toepassing op chartervluchten die worden geëxploiteerd door een vervoerder van de ene Overeenkomstsluitende Partij naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alsook op de vervoerder die dergelijke vluchten exploiteert.

2. Het bepaalde in het eerste lid van dit artikel is niet van invloed op nationale wetten of voorschriften betreffende het recht van vervoerders chartervluchten te exploiteren of op de bedrijfsvoering van vervoerders of andere partijen die betrokken zijn bij de organisatie van de exploitatie.

#### Artikel XXI

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of de Bijlage te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.



2. Wijzigingen in de Overeenkomst overeengekomen ingevolge een zodanig overleg worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Een wijziging in de Bijlage overeengekomen ingevolge een zodanig overleg wordt van kracht wanneer deze is bevestigd door middel van een diplomatieke-notawisseling.

#### Artikel XXII

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Staten een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van de Overeenkomst trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, dan wel kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In alle gevallen dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht en de plaats te bepalen waar het geschil aan het scheidsgerecht zal worden voorgelegd.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na te komen.

4. De kosten voor het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

5. Indien en gedurende de tijd dat een der beide Overeenkomstsluitende Partijen een krachtens het eerste lid van dit artikel genomen beslissing niet nakomt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij

elk recht of voorrecht beperken, intrekken of herroepen dat zij ingevolge deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij of aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verleend.

#### Artikel XXIII

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk, langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel XXIV

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel XXV

Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, prevaleren de bepalingen van een zodanig verdrag.

Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig artikel XIX van deze Overeenkomst ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

#### Artikel XXVI

1. De Overeenkomst treedt in werking op de datum die wordt bepaald in een diplomatieke-notawisseling, waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

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

3. Bij haar inwerkingtreding treedt deze Overeenkomst, wat de luchtvervoersdiensten tussen Nederland en Canada betreft, in de plaats van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk

der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer, gedaan te Ottawa op 17 juni 1974.

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

GEDAAN te Ottawa de 2 juni 1989, in tweevoud in de Engelse, de Franse en de Nederlandse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

BENOIT BOUCHARD

*Voor de Regering van Canada*

---

**Bijlage**

**ROUTETABEL**

**A. Nederland**

Routes te exploiteren door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van Nederland:

1. Nederland - Montreal - New York (NY)\* - door Nederland te noemen punten in de Verenigde Staten\*\* en Mexico City\*\*\* en vice versa

\* uitsluitend voor vrachtvervoer,

\*\* vijfde-vrijheidsrechten uitsluitend beschikbaar op de diensten tussen Montreal en Houston en tussen Montreal en Orlando,

\*\*\* vijfde-vrijheidsrechten niet beschikbaar op de diensten tussen Montreal en Mexico City, tenzij anders overeengekomen,

2. Nederland - Montreal en/of Toronto en/of Halifax en/of Ottawa en vice versa.

3. Nederland - Calgary en/of Vancouver en vice versa.

**B. Canada**

Routes te exploiteren door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van Canada:

1. Canada – door Canada te noemen tussenliggende punten – Amsterdam en twee andere door Canada te noemen punten in Nederland – door Canada te noemen punten voorbij Nederland in Europa, Afrika ten noorden van de Sahara, het Nabije Oosten en het Midden-Oosten, Azië en verder gelegen punten, en verder naar Canada en vice versa.

- Opmerking 1: De genoemde punten kunnen om het half jaar worden gewijzigd, met inachtneming van een termijn van 60 dagen, door middel van een kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
- Opmerking 2: Aansluiting van de ene dienst van een aangewezen luchtvaartmaatschappij op de andere dienst van die luchtvaartmaatschappij in Nederland en in Canada is toegestaan, mits de passagier/vracht op door-tocht blijft.
- Opmerking 3: Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar keuze op elke vlucht of alle vluchten geregelde vluchten exploiteren in een van beide of beide richtingen, verschillende vluchtnummers binnen één vluchtuitvoering combineren, punten op de routes aandoen in elke willekeurige combinatie of volgorde, zonder een beperking wat richting of geografische ligging betreft, enigerlei punt of punten niet aandoen, zonder het recht te verliezen vervoer op te nemen, af te zetten of te verrichten, mits elke vlucht begint of eindigt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
- Opmerking 4: Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen oefent het recht uit ingevolge het bepaalde in artikel IV van de Overeenkomst meer dan twee luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen, zonder de voorafgaande toestemming van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
- Opmerking 5: Indien uit hoofde van artikel IV van deze Overeenkomst een tweede Canadese luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen, zijn de vijfde-vrijheidsrechten die beschikbaar zijn voor de tweede aangewezen luchtvaartmaatschappij beperkt tot twee door Canada te noemen punten. Eenmaal gekozen kunnen bedoelde punten slechts met instemming van de luchtvaartautoriteiten van Nederland worden gewijzigd.
- Opmerking 6: Indien uit hoofde van artikel IV van deze Overeenkomst door Nederland een tweede luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen, exploiteert de tweede aangewezen luchtvaartmaatschappij slechts de dienst naar/van twee van de punten in Canada genoemd in Routetabel A hierboven.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
CANADA RELATING TO AIR TRANSPORT BETWEEN THE NETHER-  
LANDS AND CANADA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,

Desiring to promote an efficient international aviation system in such a way that the travelling public and shippers are offered a variety of service options,

Desiring to facilitate the expansion of international air transport services between and beyond their respective territories,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

Desiring to conclude a new Agreement on Air Transport, replacing, as regards the air transport services between the Netherlands and Canada, the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands, done at Ottawa on the 17th day of June 1974,

Have agreed as follows:

*Article I*

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Netherlands, the Minister of Transport and Public Works and, in the case of Canada, the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

c) "Agreement" means this Agreement, the Annex drawn up in application thereof and attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

f) "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

g) "Territory", "Air service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

h) "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown, in accordance with Article III of this Agreement, by aircraft different in capacity from those used on another sector.

### *Article II*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party:

a) to fly without landing across its territory;

b) to land in its territory for non-traffic purposes; and

c) to land in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 a) and b) of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### *Article III*

Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be.

b) in the case of change of gauge in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of gauge operations.

*Article IV*

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated. Designation of more than one airline for each Contracting Party will be subject to any conditions specified in the Annex to this Agreement.

*Article V*

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of Article VI of this Agreement, grant without delay to an airline so designated the appropriate authorizations to operate the air services for which the airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the air services, partly or in whole, provided that it complies with the applicable provisions of this Agreement and that the tariffs are established in accordance with the provisions of Article XII of this Agreement.

*Article VI*

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

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party, normally and reasonably applied in conformity with the Convention:

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 12 of this Article shall be ex-

exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

*Article VII*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 1 December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air



navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, The first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

#### *Article VIII*

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon transit of, entrance into, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### *Article IX*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the routes specified in the Annex, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XIX of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

*Article X*

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

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

3. Each Contracting Party shall use its best efforts to avoid at any time situations arising or continuing which unduly affect the opportunity for the designated airlines to perform air transportation under this Agreement and to compete in such transportation under conditions of fair competition.

4. Neither Contracting Party shall in respect of air transportation performed under this Agreement by a designated airline of the other Contracting Party, without the agreement of the other Contracting Party limit or restrict, or permit any person or entity under its jurisdiction to limit or restrict that airline's traffic, capacity, frequency of service, regularity of service, aircraft type(s), aircraft configuration(s), or rights specified in this Agreement, except as may reasonably be required for customs, technical, operational or environmental reasons under the uniform conditions envisaged in article 15 of the Convention, provided that:

a) such conditions do not affect fair competition as described in paragraph 1 of this Article,

b) such conditions are applied without discrimination to the designated airlines of both Contracting Parties to this Agreement, and

c) the Contracting Party wishing to apply such conditions provides as soon as possible appropriate evidence to the other Contracting Party of the need for such conditions, so as to allow for any consultations pursuant to Article XIX of this Agreement prior to the date of effectiveness of such conditions.

5. No Contracting Party shall impose, or permit any person or entity under its jurisdiction to impose, on the scheduled flights by a designated airline of the other Contracting Party any requirement or condition, including a first refusal requirement, uplift ratio or no-objection fee, which is inconsistent with the purposes of this Agreement.

6. Both Contracting Parties shall as much as possible facilitate the conduct by the designated airlines or air transportation under this Agreement, in particular by minimizing administrative requirements and procedures.

*Article XI*

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft on a national airline engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities, and where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

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

*Article XII*

1. a) Each Contracting Party shall permit the designated airline or airlines of either Contracting Party to establish any or all of its prices for transportation to or from the territory of the other Contracting Party, including transportation on an inter-line or intra-line basis, individually or at the option of the airline or airlines, through co-ordination with other airlines.

b) Each designated airline may meet any lawful tariff publicity available from any other airline or charged on charters for air transportation between the territories of the two Contracting Parties.

c) Airlines of each Contracting Party other than designated airlines may meet any publicly available lawful tariff of any designated airline of either Contracting Party for air transportation between the territories of the two Contracting Parties on an inter-lining basis over comparable routings, where there is a deviation of not more than 20% from the great circle distance between the points to which the tariff which is being met applies.

2. Each Contracting Party may require the filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged for transportation of traffic to or from its territory. Such filing shall be made at least thirty (30) days before the proposed date of the introduction of tariffs. The aeronautical authorities of a Contracting Party requiring filing of tariffs shall give prompt and sympathetic consideration to applications for short-notice filing, particularly if effected for the purpose of meeting tariffs for if tariffs changes are related mainly to circumstances beyond the control of the airline.

3. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of dissatisfaction with it except as provided in subparagraphs 1(b), 1(c) and paragraph 9 of this Article or under the provisions of paragraph 3 of Article XXII of this Agreement.

4. If within fifteen (15) days from the date of receipt the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariffs submitted to them, such tariffs shall be considered to be accepted or approved and shall come into effect on the date stated in the proposed tariffs. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, any notice of dissatisfaction shall be given without delay.

5. If in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves within thirty (30) days.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XXII of this Agreement.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, they shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article XXII of this Agreement.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

b) no airline rebates any portion of such tariffs by any means.

9. Each designated airline may meet any lawful tariff publicly available for air transportation between the territory of the other Contracting Party and points in third countries over comparable routings, where there is a deviation of not more than 20% from the great circle distance between the points to which the tariff which is being met applies.

10. For the purposes of this Article the term "meet" means the right for an airline to establish at any time, using the expedited filing or notification procedure as provided in paragraph 2 (as may be necessary), for transportation between the same points, a tariff (price and conditions) identical to that of any scheduled airline(s) of either Contracting Party or the scheduled airline(s) of the third country concerned except for differences in conditions relating to routing, intra-lining, inter-lining or aircraft type or in the case of cargo transportation, mode of transportation, and without regard to the right of such airline to perform such transportation, or to establish such price through a combination of prices. Scheduled tariffs and charter prices shall not be combined as a basis for meeting tariffs.

11. If a tariff of a designated airline which was met by another airline under the provisions of subparagraph 1(c) or a tariff which was met under the provisions of paragraph 9, is no longer in effect, the meeting tariff shall cease to be in effect ten (10) days after the expiry date of the tariff which was met.

### *Article XIII*

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the

agreed services, as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party. This provision cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the materials referred to above.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline or airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

#### *Article XIV*

Each Contracting Party grants to the airline or airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of funds obtained by each in the normal course of its operations. Such transfers shall be made on the basis of prevailing foreign exchange market rates for current payments and shall be subject only to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

#### *Article XV*

Income or profits from the operation of aircraft in international traffic derived by a designated airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the government of the other Contracting Party.

#### *Article XVI*

Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

*Article XVII*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorizations or visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly free of charge so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

*Article XVIII*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services.

*Article XIX*

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article XX*

1. The provisions set out in Articles VII, VIII, IX, XI, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII and XIX of this Agreement shall be applicable also to charter flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provision of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the right of air carriers to operate charter flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

*Article XXI*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the Agreement agreed pursuant to such consultations shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article XXII*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third state, shall act as president of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the Tribunal will be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

*Article XXIII*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement: such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article XXIV*

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

*Article XXV*

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Consultations in accordance with Article XIX of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which the present Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

*Article XXVI*

1. The Agreement shall enter into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

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

3. Upon entry into force this Agreement shall replace, as regards air transport services between Canada and the Netherlands, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada done at Ottawa on the 17th day of June 1974.



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

Done in duplicate at Ottawa, this 2nd day of June 1989, in the English, French and Dutch languages, each version being equally authentic.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

BENOIT BOUCHARD

For the Government of Canada

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

A. The Netherlands

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

1. The Netherlands - Montreal - New York (NY)\* points in the United States\*\* to be named by the Nether and Mexico City\*\*\* and vice versa.

\* for all-cargo services only

\*\* fifth freedom rights shall only be available on services between Montreal and Houston and between Montreal and Orlando

\*\*\* fifth freedom rights shall not be available on services between Montreal and Mexico City, unless otherwise agreed.

2. The Netherlands - Montreal and/or Toronto and/or Halifax and/or Ottawa and vice versa.

3. The Netherlands - Calgary and/or Vancouver and vice versa.

B. Canada

Routes to be operated by an airline or airlines designated by the Government of Canada:

1. Canada - intermediate points to be named by Canada - Amsterdam and two other points in the Netherlands to be named by Canada - points beyond the Netherlands to be named by Canada in Europe, Africa north of the Sahara, Near and Middle East, Asia and beyond, and beyond to Canada and vice versa.

Note 1: Points named may be changed every 6 months at 60 days notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Note 2: Intra-airline connections in the Netherlands and in Canada shall be permitted provided that the passenger/cargo remains in transit.

Note 3: Each designated airline may, on any and all flights and at its option, operate scheduled flights in either or both directions, combine different flight numbers within one aircraft operation, serve points on the routes in any combination and in any order, without directional or geographic limitation, and omit stops at any point or points without loss of any right to uplift or discharge and carry traffic, provided each flight originates in or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline

Note 4: Neither Contracting Party shall exercise the right to designate more than two airlines pursuant to Article IV of this Agreement without the prior agreement of the other Contracting Party.

Note 5: In the event of the designation of a second Canadian airline pursuant to Article IV of this Agreement, the fifth freedom rights available to the second designated airline shall be limited to two points to be named by Canada. Such fifth freedom points, once cho-

sen, may only be changed subject to agreement by the aeronautical authorities of the Netherlands.

Note 6: In the event of the designation of a second airline by the Netherlands pursuant to Article IV of this Agreement, the second designated air shall be limited to operating to/from two of the points in Canada named in the Route Schedule A above.

[EXCHANGE OF NOTES]

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

CANADA

Ottawa, June 2, 1989

No. JLA-5162

Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed today at Ottawa, I have the honour to propose the following understanding between our two Governments:

1. During the time that air services are operated between Amsterdam and Toronto by a designated airline of the Netherlands, the long established services between Montreal and the Netherlands (in Europe) will be maintained, short of force majeure, by their designated airlines in a manner and at a level that, following consultations between the designated airlines and approved by the aeronautical authorities, ensures that the needs of the market and the convenience of the travelling public and of shippers continue to be fully met;

2. With reference to Article XVIII of the Agreement, the contracting Parties share the understanding that statistical data will continue to be provided to appropriate authorities in accordance with existing arrangements or as modified in accordance with arrangements which may from time to time be agreed by the authorities of both sides, taking into account technological developments. Consideration will also be given, as appropriate, to refinements which would enhance the quality of information provided.

If the above proposals are acceptable to your Government, I have the honour to propose that this Note, which is authentic in English and French, and your reply to that effect, will constitute an understanding between our two Governments which will come into effect on the date of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

JOE CLARK  
Secretary of State for External Affairs

His Excellency Jan Frederick Evert Breman  
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands  
Ottawa

II  
ROYAL NETHERLANDS EMBASSY

Ottawa, 2 June 1989

No. 20174

Dear Minister,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of today, No. JLA-5162, the text of which reads as follows:

*[See note I]*

I have furthermore the honour to confirm that the above proposals are acceptable to my Government and that your Note and this reply, which are authentic in English and French, constitute an understanding between our two Governments, which comes into effect on the date of this reply.

Please accept, Mr. Minister, the renewed assurance of my highest consideration.

JAN F.E. BREMAN  
Ambassador

The Right Honourable Joe Clark  
Secretary of State for External Affairs  
Ottawa

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

## ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE CANADA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada, ci-après appelés les Parties contractantes,

Etant tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant promouvoir une aviation internationale efficace offrant toute une gamme de services aux voyageurs et aux expéditeurs,

Désirant faciliter l'expansion des services internationaux de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désirant garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international,

Désirant conclure un nouvel Accord sur le transport aérien remplaçant, pour ce qui touche les services de transport aérien entre les Pays-Bas et le Canada, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas signé à Ottawa le 17 juin 1974,

Sont convenus de ce qui suit:

### *Article I*

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

a) "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas des Pays-Bas, le ministre des Transports et des Travaux publics et, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'office national des transports du Canada ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

b) "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

c) "Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée;

d) "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de la ladite Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention conformément aux Articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

e) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles IV et V du présent Accord;

f) "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix

et conditions applicables aux autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier;

g) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

h) "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré sur une ou plusieurs sections de la route, conformément aux dispositions de l'Article III du présent Accord, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section.

### *Article II*

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante:

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) atterrir sur son territoire à des fins non commerciales; et

c) atterrir sur son territoire, dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées en vertu de l'Article IV du présent Accord, jouissent aussi des droits indiqués aux alinéas la) et lb) du présent Article.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, contre rémunération ou par location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

### *Article III*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur tout vol effectué dans le cadre des services convenus et à son choix, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point sur les routes spécifiées, à la condition:

a) que l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef suive un horaire coïncidant avec l'horaire d'arrivée ou de départ du premier aéronef, selon le cas.

b) lorsqu'il y a rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante et que plusieurs aéronefs sont exploités au-delà du point de changement, que pas plus d'un de ces aéronefs n'ait la même capacité et qu'aucun n'ait une capacité supérieure à celle de l'aéronef utilisé dans la section couverte par les troisième et quatrième libertés.

2. Aux fins des opérations de rupture de charge, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve des règlements nationaux, de l'équipement loué, et peut mener ses opérations en vertu d'arrangements commerciaux conclus avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les sections où il y a eu rupture de charge.

#### *Article IV*

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, et de substituer une autre entreprise à celle précédemment désignée. La désignation de plus d'une entreprise de transport aérien pour chaque Partie contractante est assujettie aux conditions applicables spécifiées à l'Annexe.

#### *Article V*

1. Dès réception d'un avis de désignation ou de substitution émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions de l'Article VI du présent Accord, accorderont sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord.

#### *Article VI*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article V du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention;

b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ladite Partie contractante conformément à la Convention;

c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants et

d) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. Moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en disposent autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande.

#### *Article VII*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une envers l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties contractantes doivent en particulier se conformer aux dispositions 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation et qui lie les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes doivent fournir sur demande l'une à l'autre toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes doivent se conformer aux dispositions sur la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui forment des annexes à la Convention sur l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions de sécurité s'appliquent aux Parties contractantes; elles doivent exiger que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur pays, les exploitants d'aéronefs qui ont leur principal lieu d'affaires ou leur résidence permanente dans leur territoire, et les exploitants d'aéroports dans leur territoire se conforment à ces dispositions sur la sécurité de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions sur la sécurité de l'aviation mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus, dont l'application est exigée par l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur de son territoire. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, les bagages de cabine, les bagages, les marchandises et les provisions de bord avant et durant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant l'application de mesures spéciales raisonnables de sécurité afin de contrer une menace particulière.



7. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant la conclusion d'arrangements administratifs réciproques aux termes desquels les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient effectuer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, leur propre évaluation des mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'aideront mutuellement en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident, réel ou appréhendé.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent Article, elle peut demander la tenue de consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à entente satisfaisante constituera un motif d'appliquer l'Article VI du présent Accord.

#### *Article VIII*

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs devront être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine sont observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, par ses équipages et ses passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes seront soumis tout au plus à une vérification sommaire. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

#### *Article IX*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent si nécessaire demander à consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'Article XIX du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constituera un motif d'appliquer l'Article VI du présent Accord.

*Article X*

1. Chaque Partie contractante accordera aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties le même traitement équitable quant à l'exploitation des services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées qui sont de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou toutes les pratiques de concurrence déloyale affaiblissant la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante fera les meilleurs efforts pour éviter en tout temps que ne surgissent ou subsistent des situations entravant indûment la possibilité donnée aux entreprises de transport aérien d'exploiter les services visés par le présent Accord dans une situation de traitement équitable.

4. En ce qui touche les activités de transport aérien menées en vertu du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, aucune des Parties contractantes, sans avoir reçu l'assentiment de l'autre Partie contractante, ne limitera ou restreindra, ou ne permettra à quelque personne ou entité sous sa juridiction de limiter ou de restreindre, le trafic et la capacité de ladite entreprise, la fréquence et la régularité de son service, le ou les types d'aéronefs utilisés, la configuration de ses aéronefs ou les droits que lui confère le présent Accord, sauf si cela est raisonnablement nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales en conformité des conditions uniformes prévues à l'Article 15 de la Convention, pourvu:

a) que ces conditions n'affectent pas le traitement équitable évoqué au paragraphe 1 du présent Article,

b) que ces conditions soient appliquées sans discrimination aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, et

c) que la Partie contractante qui souhaite appliquer ces conditions fournisse dans les meilleurs délais à l'autre Partie contractante des documents appropriés prouvant la nécessité desdites conditions, de façon à permettre toute consultation prévue à l'Article XIX du présent Accord avant la date de mise en application desdites conditions.

5. Aucune des Parties contractantes ne peut imposer, ni permettre à quelque personne ou entité sous sa juridiction d'imposer, en ce qui touche les vols réguliers effectués par une

entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, quelque exigence ou condition non conforme aux objectifs du présent Accord, y compris l'exigence de premier refus, le rapport de partage du trafic et l'imposition des frais de non-objection.

6. Les deux Parties contractantes faciliteront dans toute la mesure du possible aux entreprises de transport aérien désignées la conduite des activités de transport aérien prévues au présent Accord, notamment en allégeant les exigences et pratiques administratives.

#### *Article XI*

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, et, lorsque cela est possible par l'entremise des organismes représentant lesdites entreprise. Une préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée devra être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres services du genre, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

#### *Article XII*

1. a) Chaque Partie contractante permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante d'établir tous leurs prix pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris le transport inter- et intra-compagnies, à titre individuel ou, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, par le biais d'une coordination avec d'autres entreprises de transport aérien.

b) Chaque entreprise de transport aérien désignée peut concurrencer tout tarif légitime offert au public par toute autre entreprise de transport aérien ou demandé à l'égard des vols nolisés pour des services de transport aérien entre les territoires des deux Parties contractantes.

c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que les entreprises désignées peuvent concurrencer tout tarif légitime offert au public par toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante pour des services de transport aérien entre les territoires des deux Parties contractantes sur la base de services

inter-compagnies sur des trajets comparables, lorsqu'il y a un écart de pas plus de 20% à partir de la distance orthodromique entre les points auxquels s'applique le tarif concurrencé.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que soient déposés auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qui sont demandés pour le transport à destination ou en provenance de son territoire. Ce dépôt s'effectue au moins trente (30) jours avant la date proposée pour l'introduction des tarifs. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante exigeant le dépôt des tarifs examinent promptement et favorablement les demandes de dépôt sur bref préavis, surtout si ces demandes sont présentées en vue de concurrencer d'autres tarifs ou si les modifications tarifaires sont principalement liées à des situations sur lesquelles l'entreprise de transport aérien n'exerce aucun contrôle.

3. Aucun tarif n'entre en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont donné un avis d'insatisfaction, sauf comme il est prévu aux alinéas 1b), 1c) et au paragraphe 9 du présent Article, ou au paragraphe 3 de l'article XXII du présent Accord.

4. Si, dans les quinze (15) jours suivant la date de réception, les autorités aéronautiques de l'une des deux Parties contractantes n'ont pas donné avis aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de leur insatisfaction concernant les tarifs qui leur ont été soumis, lesdits tarifs sont considérés comme étant acceptés ou approuvés et entrent en vigueur à la date mentionnée dans les tarifs proposés. Si les autorités aéronautiques acceptent une période plus courte pour la présentation des tarifs, tout avis d'insatisfaction doit être donné sans retard.

5. Si un avis d'insatisfaction a été donné conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord dans les trente (30) jours.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 4 du présent Article ou sur l'établissement de tout tarif conformément au paragraphe 5 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article XXII du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article XXII du présent Accord.

8. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'assurer:

a) que les tarifs demandés et prélevés sont conformes aux tarifs acceptés par les deux autorités aéronautiques, et

b) qu'aucune entreprise de transport aérien ne réduit, par quelque moyen, quelque partie que ce soit de ces tarifs.

9. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut concurrencer tout tarif légitime offert au public pour des services de transport aérien entre le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés dans des pays tiers sur des trajets comparables, lorsqu'il y a un écart de pas plus de 20% à partir de la distance orthodromique entre les points auxquels s'applique le tarif concurrencé.

10. Aux fins du présent Article, l'expression "concurrencer" désigne le droit qu'a une entreprise de transport aérien d'établir en tout temps, en utilisant (au besoin) la procédure

accélérée de dépôt ou de notification prévue au paragraphe 2, pour le transport entre les mêmes points, un tarif (prix et conditions) identique à celui de toute(s) entreprise(s) de transport aérien régulier de l'une ou l'autre Partie contractante ou à celui de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien régulier du tiers pays concerné, sauf pour les différences dans les conditions liées au trajet, aux liaisons intra- et inter-compagnies, au type d'aéronef ou, dans le cas du transport de marchandises, au mode de transport et cela, sans égard au droit qu'a ladite entreprise de mener cette activité de transport ou d'établir ce prix en combinant plusieurs prix. Les tarifs des services réguliers et les prix des vols nolisés ne doivent pas être combinés pour concurrencer des tarifs.

11. Si un tarif d'une entreprise de transport aérien désignée qui était concurrencé par une autre entreprise de transport aérien en vertu des dispositions de l'alinéa 1c) ou un tarif qui était concurrencé en vertu des dispositions du paragraphe 9 n'est plus en vigueur, le tarif concurrent cessera d'être en vigueur dix (10) jours après la date d'expiration du tarif était concurrencé.

### *Article XIII*

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exemptera l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les boissons, le tabac et d'autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette ou ces entreprises désignées.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte:

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante. Cette disposition ne peut être inter-

prétée comme signifiant qu'une Partie contractante peut être assujettie à obligation de rembourser les droits de douane qui ont déjà été perçus sur les objets susmentionnés.

3. L'équipement normal des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à leur bord, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une manière conformément aux règlements douaniers.

#### *Article XIV*

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les fonds obtenus par chacune dans le cours normal de ses opérations. Ces transferts se feront sur la base des taux de change qui ont cours sur le marché pour les paiements courants et ne seront assujettis qu'aux règlements de change que chaque Partie applique à tous les pays dans des circonstances similaires. Le transfert de fonds n'est assujetti à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

#### *Article XV*

Les revenus ou bénéfices qu'une entreprise de transport aérien désignée, qui a le statut de résident aux fins de l'impôt sur le revenu dans le territoire de l'une des Parties contractantes, tire de l'exploitation de services en trafic international seront exemptés de tout impôt sur le revenu et de toutes autres taxes sur les bénéfices imposés par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

#### *Article XVI*

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des titres de transport directement ou, à son gré, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne pourra acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

#### *Article XVII*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes seront autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentants et des employés des secteurs commercial, opérationnel et technique tel que requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré d'une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes, ces services pourront être assurés par son propre personnel, ou par du personnel de toute

autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Les deux Parties contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas de visiteur ou autres documents analogues les employés assurant certains services et fonctions temporaires, sauf dans des cas particuliers déterminés par les autorités nationales concernées. Si des permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues sont exigés, ils seront délivrés promptement de manière à ne pas retarder l'entrée des employés concernés.

#### *Article XVIII*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront, ou demanderont à leurs entreprises désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus.

#### *Article XIX*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

#### *Article XX*

1. Les dispositions énoncées aux Articles VII, VIII, IX, X XIII, XIV, XV, XVII, XVIII et XIX du présent Accord s'appliqueront également aux vols nolisés effectués par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

2. La disposition du paragraphe 1 du présent Article n'affectera pas les lois et règlements nationaux régissant le droit des transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ou la conduite des transporteurs ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces opérations.

*Article XXI*

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord ou son Annexe, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Toute modification à l'Accord convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées, par écrit, qu'elles ont complété les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

3. Toute modification à l'Annexe convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

*Articles XXII*

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend: le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai spécifié, ou gré le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un état tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.



*Article XXIII*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord: cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

*Article XXIV*

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

*Article XXV*

Si une Convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette Convention prévauront.

Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'Article XIX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la Convention multilatérale.

*Article XXVI*

1. Le présent Accord entrera en vigueur à une date qui sera précisée dans un échange de notes diplomatiques, lesquelles préciseront que les formalités requises par les lois nationales de chaque Partie contractante ont été respectées.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays Bas, le présent Accord s'appliquera au territoire du Royaume en Europe.

3. La date de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera, en ce qui touche les services de transport aérien entre le Canada et les Pays l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas signé à Ottawa le 17 juin 1974.

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

Fait en double exemplaire à Ottawa, ce 2ième de Juin 1989, dans les langues française, anglaise et néerlandaise, chaque version faisant également foi.

J. BREMAN

N. SMIT-KROES

Pour le gouvernement du Royaume des Pays-Bas

BENOIT BOUCHARD

Pour le gouvernement du Canada

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

A. Les Pays-Bas

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des Pays-Bas:

1. Les Pays-Bas - Montréal - New York (NY)\* - points aux Etats-Unis\*\* qui seront désignés par les Pays-Bas, et Mexico\*\*\* et vice versa

\* pour les services tout cargo seulement

\*\* les droits de cinquième liberté ne sont exercés que sur les services entre Montréal et Houston et entre Montréal et Orlando

\*\*\* les droits de cinquième liberté ne sont pas exercés sur les services entre Montréal et Mexico, sauf s'il en est autrement convenu.

2. Les Pays-Bas - Montréal et/ou Toronto et/ou Halifax et/ou Ottawa et vice versa.

3. Les Pays-Bas - Calgary et/ou Vancouver et vice versa.

B. Le Canada

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada:

1. Canada - points intermédiaires qui seront désignés par le Canada - Amsterdam et deux autres points aux Pays-Bas qui seront désignés par le Canada - points au-delà des Pays-Bas qui seront désignés par le Canada en Europe, en Afrique au nord du Sahara, au Proche et au Moyen-Orient, en Asie et au-delà, et au-delà à destination du Canada et vice versa.

Note 1: Les points désignés peuvent être changés tous les six mois sur préavis de 60 jours donné aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Note 2: Les correspondances intra-compagnies sont autorisées aux Pays-Bas et au Canada à la condition que les passagers/marchandises restent en transit.

Note 3: Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, pour tout vol et à son choix, exploiter des vols réguliers dans l'une ou l'autre ou les deux directions, combiner des numéros de vol, différents dans l'exploitation d'un même aéronef, desservir des points sur les routes suivant n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, sans limitation quant à la direction ou à la géographie, et omettre des escales à un ou plusieurs points sans perdre le droit d'embarquer ou de débarquer et de transporter des passagers ou des marchandises, à la condition que chaque vol commence ou finisse sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Note 4: Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'exercera son droit de désigner plus de deux entreprises de transport aérien conformément à l'Article IV du présent Accord sans avoir obtenu au préalable l'assentiment de l'autre Partie contractante.

Note 5: Si une deuxième entreprise canadienne de transport aérien est désignée conformément à l'Article IV du présent Accord, les droits de cinquième liberté qu'elle peut ex-

ercher sont limités à deux points que désignera le Canada. Ces points, une fois choisis, ne peuvent être changés qu'avec l'assentiment des autorités aéronautiques des Pays-Bas.

Note 6: Si une deuxième entreprise de transport aérien est désignée par les Pays-Bas conformément à l'Article IV du présent Accord, la deuxième entreprise de transport aérien désignée doit se limiter à exploiter des services à destination ou en provenance de deux des points au Canada nommés dans le Tableau de routes A ci-dessus.

[ÉCHANGE DE NOTES]

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

CANADA

Ottawa, le 2 juin 1989

No. JLA-5162

Excellence,

En ce qui concerne l'Accord sur le transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume des Pays-Bas, signé aujourd'hui à Ottawa, j'ai l'honneur de proposer l'entente suivante nos deux gouvernements:

1. Pendant que des services aériens sont exploités entre Amsterdam et Toronto par une entreprise de transport aérien désignée par les Pays-Bas, les services depuis longtemps établis entre Montréal et les Pays-Bas (en Europe) seront maintenus, sauf en cas de force majeure, par leurs entreprises de transport aérien désignées d'une manière et à un niveau qui, après consultations entre les entreprises de transport aérien désignées et avec l'approbation des autorités aéronautiques, assurent que les exigences du marché et les besoins des voyageurs et des expéditeurs continueront d'être pleinement respectés;

2. En ce qui concerne l'Article XVIII du présent Accord, les Parties contractantes se sont entendues pour que des données statistiques continuent d'être fournies aux autorités compétentes conformément aux arrangements existants ou aux nouveaux arrangements qui pourront de temps à autre être convenus entre les autorités des deux Parties, en tenant compte des développements technologiques. On prendra également en compte, le cas échéant, les perfectionnements susceptibles d'améliorer la qualité de l'information fournie.

Si les propositions susmentionnées sont acceptables à votre gouvernement, j'ai l'honneur de proposer que la présente Note, dont les versions française et anglaise font également foi, et votre réponse à cet effet, constituent une entente nos deux gouvernements, laquelle prendra effet à la date de votre réponse.

Veillez agréer, Excellence, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

JOE CLARK

Le Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures,

Son Excellence Jan Frederick Evert Breman  
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas  
Ottawa

II

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

Ottawa, 2 juin 1989

No. 20174

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Note no. JLA-5162 d'aujourd'hui, qui s'énonce comme suit:

*[Voir note I]*

En outre, j'ai l'honneur de confirmer que les propositions contenues dans votre Note rencontrent l'agrément de mon gouvernement et que votre Note et la présente Note en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, constituent une entente entre nos deux gouvernements, laquelle prend effet à la date de la présente Note.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler les assurances de ma très haute considération.

JAN F.E. BREMAN  
Ambassadeur

Le très honorable Joe Clark  
Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures  
Ottawa

