

**No. 40021**

---

**Netherlands  
and  
Belarus**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Belarus for air services between and beyond their respective territories (with annex). Minsk, 10 April 1995**

**Entry into force:** *provisionally on 10 May 1995 and definitively on 1 January 1996 by notification, in accordance with article 23*

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

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

---

**Pays-Bas  
et  
Biélarus**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Belarus relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Minsk, 10 avril 1995**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 10 mai 1995 et définitivement le 1er janvier 1996 par notification, conformément à l'article 23*

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

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

[ BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSIEN ]

## ПАГАДНЕННЕ

### паміж Каралеўствам Нідэрландаў і Рэспублікай Беларусь аб паветраных зносінах паміж і па-за іх тэрыторыямі

Каралеўства Нідэрландаў і Рэспубліка Беларусь, якія далей называюцца Дагаворнымі Бакамі;

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944 г.,

жадаючы садзейнічаць развіццю міжнароднай грамадзянскай авіяцыі,

жадаючы заключыць Пагадненне з мэтай устанавлення паветраных зносінаў паміж і па-за іх тэрыторыямі,

пагадзіліся аб ніжэйпададзеным:

#### АРТЫКУЛ 1

#### ВЫЗНАЧЭННІ

У мэтах гэтага Пагаднення і Дадатка да яго, калі кантэкст не патрабуе іншага:

а) тэрмін "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага сёмага снежня 1944 г., і ўключае ў сябе любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 гэтай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або гэтай Канвенцыі згодна з Артыкуламі 90 і 94, наколькі гэтыя Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу або ратыфікаваны абодвума Дагаворнымі Бакамі;

б) тэрмін "Авіяцыйныя ўлады" азначае ў выпадку Каралеўства Нідэрландаў - Міністра транспарту, грамадскіх работ і кіравання воднымі рэсурсамі і ў выпадку Рэспублікі Беларусь - Міністэрства транспарту і камунікацый, або ў абодвух выпадках - любую асобу або орган, упаўнаважаных выконваць любыя функцыі, што ажыццяўляюцца ў цяперашні час указанымі ўладамі;

в) тэрмін "Назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое было назначана і ўпаўнаважана ў адпаведнасці з Артыкулам 4 гэтага Пагаднення;

г) тэрмін "Тэрыторыя" у адносінах да Дзяржавы мае значэнне, якое вызначаецца ў Артыкуле 2 Канвенцыі;

д) тэрміны "Паветраныя зносіны", "Міжнародныя паветраныя зносіны", "Авіяпрадпрыемства" і "Прыпынак у мэтах, не звязаных з рухам" маюць значэнне, якое адпаведна надаецца ім у Артыкуле 96 Канвенцыі;

е) тэрміны "Дагаворная авіялінія" і "Устаноўлены маршрут" азначаюць адпаведна міжнародныя паветраныя зносіны згодна з Артыкулам 2 гэтага Пагаднення і маршрут, які ўстаноўлены ў адпаведным раздзеле Дадатка да гэтага Пагаднення;

ж) тэрмін "Запасы" азначае гатовыя спажывецкія вырабы для выкарыстання або продажу на борце паветранага судна пад час палёту, уключаючы інтэнданцкія запасы;

з) тэрмін "Пагадненне" азначае гэта Пагадненне, Дадатак, што распрацаваны да яго, і любыя папраўкі да Пагаднення або Дадатку;

і) тэрмін "Тарыф" азначае любую суму, якая спаганяецца авіяпрадпрыемствамі непасрэдна або праз іх прадстаўнікоў з любых асоб або арганізацый за перавозку пасажыраў (і іх багажу) і грузу (за выключэннем пошты) паветранымі транспартнымі сродкамі, уключаючы:

I. умовы, якія рэгулююць наяўнасць і парадак прымянення тарыфу, і

II. аплату і ўмовы іншых паслуг, якія з'яўляюцца дапаможнымі ў адносінах да такіх перавозак, што выконваюцца авіяпрадпрыемствамі;

к) тэрмін "змена паветранага судна" азначае эксплуатацыю адной з дагаворных ліній назначаным авіяпрадпрыемствам такім чынам, што на адным або больш чым адным участку маршрута палёт выконваецца паветраным суднам, якое адрозніваецца па правознай ёмістасці ад суднаў, што выкарыстоўваюцца на іншым участку;

л) тэрмін "Кампутарная сістэма браніравання" (КСБ) азначае аўтаматызаваную сістэму, якая ўтрымлівае інфармацыю аб раскладзе палётаў, наяўнасці месцаў, тарыфаў і спадарожных паслугах, з дапамогай якіх можна ажыццявіць браніраванне і/або выдачу білетаў і якая прадастаўляе некаторыя або ўсе гэтыя паслугі агентам па афармленню турыстычных перавозак.

## АРТЫКУЛ 2

### НАДАВАННЕ ПРАВОЎ

1. Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку за выключэннем тых, што ўказаны ў Дадатку, наступныя правы для ажыццяўлення міжнародных паветраных перавозак назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку:

а) права пралёту яго тэрыторыі без пасадкі;

б) права выконваць прыпынкі на яго тэрыторыі ў мэтах, не звязаных з рухам ; і

в) пры эксплуатацыі дагаворнай лініі на ўстаноўленым маршруце - права выконваць прыпынкі на яго тэрыторыі для прыняцця на борт і выгрузкі пасажыраў, грузу і пошты як паасобна так і ў спалучэнні, што перавозыцца па міжнародных зносінах.

2. Нівошта ў пункце 1 гэтага Артыкула не павінна трактавацца як надаванне авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку права ўдзельнічаць у паветраных перавозках паміж пунктамі, якія размешчаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку.

### АРТЫКУЛ 3

#### ЗАМЕНА ПАВЕТРАНАГА СУДНА

1. Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства можа пры выкананні якіх-небудзь або ўсіх палётаў па дагаворных лініях і па свайму выбару замяніць паветранае судна на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку або ў любым пункце па ўстаноўленых маршрутах, пры ўмове, калі:

а) для судна, што выкарыстоўваецца па-за пунктам замены паветранага судна, састаўлены графік з улікам суднаў, што прыбываюць або вылятаюць з аэрапорту ў залежнасці ад таго, які з выпадкаў мае месца;

б) у выпадку замены паветранага судна на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і калі эксплуатаецца больш чым адно судна па-за пунктам замены, то толькі адно паветранае судна можа быць аднолькавым па памерах і ніводнае - больш вялікім, чым судны, што выкарыстоўваюцца ў сектары трэцяй або чацвёртай ступені "свабоды паветра".

2. У мэтах дзеянняў па замене паветранага судна назначанае авіяпрадпрыемства можа выкарыстаць асабістае абсталяванне і з захоўваннем нацыянальных нарматываў арэндаванае абсталяванне, і можа дзейнічаць згодна з камерцыйнымі пагадненнямі з іншым авіяпрадпрыемствам.

3. Назначанае авіяпрадпрыемства можа выкарыстаць розныя або ідэнтычныя нумары рэйса для сектараў, у якіх ажыццяўляецца замена паветранага судна.

### АРТЫКУЛ 4

#### НАЗНАЧЭННЕ АБО НАДАВАННЕ ПАЎНАМОЦТВАЎ

1. Кожны Дагаворны Бок мае права пісьмова паведаміць па дыпламатычных каналах другому Дагаворнаму Боку аб назначэнні авіяпрадпрыемства для ажыццяўлення паветраных зносін на маршрутах, што ўстаноўлены ў Дадатку, а таксама замяніць назначанае раней авіяпрадпрыемства іншым авіяпрадпрыемствам.

2. Пасля атрымання такога паведамлення кожны Дагаворны Бок безадкладна надае авіяпрадпрыемству, што назначана другім Дагаворным Бокам, адпаведныя дазволы на эксплуатацыю пры ўмове захавання палажэнняў гэтага Артыкула.

3. Пасля атрымання дазволу на эксплуатацыю, які ўказаны ў пункце 2 гэтага Артыкула, назначанае авіяпрадпрыемства можа ў любы час пачаць эксплуатаваць дагаворныя лініі часткова або ў поўным аб'ёме пры ўмове захавання палажэнняў гэтага Пагаднення і ў тым выпадку, калі тарыфы на такія паслугі былі ўстаноўлены ў адпаведнасці з палажэннемі Артыкула 6 гэтага Пагаднення.

4. Кожны Дагаворны Бок мае права адмовіць у выдачы дазволу на эксплуатацыю, які ўказаны ў пункце 2 гэтага Артыкула, або можа надаваць такі дазвол на ўмовах, якія ён палічыць неабходнымі, да ажыццяўлення, назначаным авіяпрадпрыемствам правоў, агавораных у Артыкуле 2 гэтага Пагаднення, калі ён не перакананы ў тым, што рэальным правам уласнасці і эфектыўным кантролем над гэтым авіяпрадпрыемствам надзелены Дагаворны Бок, які яго назначае, або яго грамадзяне, або і тыя і другія.

## АРТЫКУЛ 5

### АДМЕНА І ПРЫПЫНЕННЕ ДЗЕЯННЯ ДАЗВОЛУ

1. Дагаворныя Бакі маюць права адмовіць у дазволах, агавораных у Артыкуле 4, у адносінах да авіяпрадпрыемства, назначанага другім Дагаворным Бокам, адмяніць або прыпыніць дзеянне такіх дазволаў або выстаўляць умовы:

а) у выпадку, калі авіяцыйныя ўлады гэтага Дагаворнага Боку перакананы, што авіяпрадпрыемства не выконвае ўмовы, прадпісаныя законамі і правіламі, якія звычайна і разумна прымяняюцца такімі ўладамі ў адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі;

б) у выпадку незахавання такім авіяпрадпрыемствам законаў і правілаў таго Дагаворнага Боку;

с) калі яны не перакананы ў тым, што рэальнае права ўласнасці і эфектыўны кантроль над авіяпрадпрыемствам належыць Дагаворнаму Боку, які назначае гэта авіяпрадпрыемства, або яго грамадзянам, або і тым і другім;

д) калі авіяпрадпрыемства не выконвае іншыя ўмовы эксплуатацыі ў адпаведнасці з палажэннямі, прадпісанымі гэтым Пагадненнем.

2. За выключэннем выпадкаў, калі неабходна безадкладна прадпрыняць дзеянні для прадухілення далейшага парушэння ўказаных вышэй законаў і правілаў, правы, якія пералічаны ў пункце 1 гэтага Артыкула ажыццяўляюцца толькі пасля кансультацыі з авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку. Калі іншае не ўзгоднена паміж Дагаворнымі Бакамі, такія кансультацыі пачынаюцца на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання запыту аб гэтым.

## АРТЫКУЛ 6

### ТАРЫФЫ

1. Тарыфы, якія ўстанаўліваюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі Дагаворных Бакоў за перавозкі паміж іх тэрыторыямі, зацвярджаюцца авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў і ўстанаўліваюцца на разумных узроўнях з належным улікам усіх спадарожных фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак і тарыфы іншых авіяпрадпрыемстваў, якія ажыццяўляюць перавозкі на любых участках устаноўленага маршруту.

2. Тарыфы, што ўказаны ў пункце 1 гэтага Артыкула па меры магчымасці ўзгадняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі шляхам выкарыстання працэдур

Міжнароднай асацыяцыі паветранага транспарту па ўстаноўцы тарыфаў. Калі гэта немагчыма, тарыфы ўзгадняюцца паміж назначанымі авіяпрадпрыемствамі. У любым выпадку тарыфы належаць зацвярдзенню авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў.

3. Усе ўзгодненыя такім чынам тарыфы перадаюцца на зацверджанне авіяцыйным уладам абодвух Дагаворных Бакоў не пазней, чым за шэсцьдзесят (60) дзён да даты іх увядзення, што была прапанавана, акрамя тых выпадкаў, калі ўказаныя ўлады пагадзіліся аб скарачэнні гэтага перыяду ў асобных выпадках.

4. Адабрэнне тарыфаў можа быць дано спецыяльным чынам або, калі ніхто з авіяцыйных улад не выказаў неадабрэння на працягу трыццаці (30) дзён ад даты падачы паведамлення ў адпаведнасці з пунктам 3 гэтага Артыкула, гэтыя тарыфы лічацца зацверджанымі.

У выпадку, калі перыяд скарачаны, як прадугледжана ў пункце 3, авіяцыйныя ўлады могуць пагадзіцца, каб тэрмін, на працягу якога павінна быць паведамлена аб любой нягодзе, таксама быў адпаведна скарачаны.

5. Калі тарыф не можа быць узгоднены ў адпаведнасці з пунктам 2 гэтага Артыкула або калі на працягу перыяду, які прымяняецца ў адпаведнасці з пунктам 4 гэтага Артыкула, авіяцыйныя ўлады аднаго з Дагаворных Бакоў паведамляюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку аб сваёй нягодзе з любым тарыфам, узгодненым у адпаведнасці з палажэннямі пункта 2 гэтага Артыкула, авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў спрабуюць устанавіць тарыф шляхам узаемнага пагаднення.

6. Калі авіяцыйныя ўлады не могуць дамовіцца па тарыфу, што пераданы ім згодна з пунктам 3 гэтага Артыкула, або па ўстанаўленню тарыфу згодна з пунктам 5 гэтага Артыкула, спрэчка вырашаецца ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 18 гэтага Пагаднення.

7. Тарыфы, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула, застаюцца ў сіле да ўстанаўлення новых тарыфаў.

8. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў не могуць спаганяць тарыфныя стаўкі, што адрозніваюцца ад тых, якія зацверджаны ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула.

## АРТЫКУЛ 7

### КАМЕРЦЫЙНАЯ ДЗЕЙНАСЦЬ

1. Назначаныя авіяпрадпрыемствы абодвух Дагаворных Бакоў маюць права:

а) ствараць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку ўстановы дзеля садзейнічання ажыццяўленню паветраных перавозак і продажу білетаў, а таксама дзеля аказання іншых паслуг, неабходных для забеспячэння паветраных перавозак;

2. Назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку мае права прывозіць і ўтрымліваць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку свой старэйшы кіруючы, камерцыйны, аператыўны і тэхнічны персанал, які можа быць неабходны для забеспячэння паветраных перавозак.

3. Такія патрэбы ў персанале на вырашэнне назначанага авіяпрадпрыемства могуць папаўняцца (камплектавацца) асабістым персаналам або шляхам выкарыстання паслуг любой іншай арганізацыі, кампаніі або авіяпрадпрыемства, што дзейнічаюць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і ўпаўнаважаны аказваць такія паслугі на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку.

4. Вышэйпамянёная дзейнасць выконваецца ў адпаведнасці з законамі і правіламі другога Дагаворнага Боку.

#### АРТЫКУЛ 8

##### КАНКУРЭНЦЫЯ НА РОЎНЫХ УМОВАХ

1. Назначаным авіяпрадпрыемствам абодвух Дагаворных Бакоў надаюцца справядлівыя і роўныя магчымасці ўдзельнічаць у міжнародных паветраных перавозках, прадугледжаных гэтым Пагадненнем.

2. Кожны Дагаворны Бок прадымае ўсе адпаведныя дзеянні ў межах сваёй юрысдыкцыі дзеля ўстаранення ўсіх форм дыскрымінацыі або метадаў несумленнай канкурэнцыі, якая неспрыяльна адбіваецца на канкурэнтназдольнасці авіяпрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку.

#### АРТЫКУЛ 9

##### РАСКЛАД ПАЛЁТАЎ

1. Авіяпрадпрыемства, што назначана адным Дагаворным Бокам, за сорок пяць (45) дзён паведамляе авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку аб раскладзе палётаў, якія ён мае намер выконваць, указваючы іх частату, тып паветранага судна, канфігурацыю і колькасць месцаў, што надаюцца пасажырам.

2. Заяўкі з просьбай на дазвол выконваць дадатковыя рэйсы могуць падавацца назначаным авіяпрадпрыемствам для зацвярджэння непасрэдна авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку.

#### АРТЫКУЛ 10

##### ПАДАТКІ, МЫТНЫЯ ПОШЛІНЫ І ЗБОРЫ

1. Паветраныя судны, што эксплуатаюцца на міжнародных паветраных зносінах назначаным авіяпрадпрыемствам любога Дагаворнага Боку, а таксама іх звычайнае абсталяванне, запасныя часткі, запасы паліва і змазачных матэрыялаў, запасы паветраных суднаў (уключаючы прадукты харчавання, напой і табачныя вырабы), што

знаходзяцца на борце, а таксама рэкламныя матэрыялы, што захоўваюцца на борце такіх паветраных суднаў, вызваляюцца ад мытных пошлін, аплаты за дагляд і падобных дзяржаўных або мясцовых збораў і плацяжоў пасля прыбыцця на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку пры ўмове, што такое абсталюванне і запасы захоўваюцца на борце паветраных суднаў да моманту іх паўторнага вывазу.

2. У адносінах да звычайнага абсталювання, запасных частак, запасаў паліва, змазачных матэрыялаў і запасаў паветраных суднаў, увезеных на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку або ад яго імя, або прынятых на борт паветраных суднаў, што эксплуатуюцца такім назначаным авіяпрадпрыемствам, і прызначаных выключна дзеля выкарыстання на борце суднаў, якія ажыццяўляюць міжнародныя зносіны, не прымяняюцца ніякія зборы і плацяжы, уключаючы мытныя пошліны і аплату за дагляд, што ўведзены на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, нават калі гэтыя запасы прызначаны для выкарыстання на частцы маршруту, які праходзіць над тэрыторыяй таго Дагаворнага Боку, дзе яны былі прыняты на борт.

Вышэйназваныя вырабы могуць знаходзіцца пад мытным наглядам і кантролем.

Палажэнні гэтага пункту не могуць трактавацца такім чынам, каб накладаць на Дагаворны Бок абавязальствы па пакрыццю мытных пошлін, якія ўжо сплачаны за памянёныя вышэй вырабы.

3. Звычайнае бартавое абсталюванне, запасныя часткі, запасы паліва і змазачных матэрыялаў і запасы паветранага судна, што захоўваюцца на борце паветранага судна любым з Дагаворных Бакоў, могуць быць выгружаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з дазволу мытных улад гэтага Дагаворнага Боку, якія могуць запатрабаваць, каб гэтыя матэрыялы знаходзіліся пад іх наглядам да моманту іх паўторнага вывазу або іншага выкарыстання ў адпаведнасці з мытнымі правіламі.

## АРТЫКУЛ 11

### ПАДВОЕНАЕ ПАДАТКААБКЛАДАННЕ

1. Даходы і прыбыткі ад эксплуатацыі паветраных суднаў на міжнародных перавозках падлягаюць падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

2. Даходы ад адчужэння паветраных суднаў, што эксплуатуюцца на міжнародных перавозках, падлягаюць падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

3. Капітал, што ўяўляе сабой паветраныя судны, якія эксплуатуюцца на міжнародных перавозках, і рухомая маёмасць, якая адносіцца да эксплуатацыі такіх паветраных суднаў, падлягае падаткаабкладанню толькі ў Дзяржаве, дзе размешчана сапраўднае кіраўніцтва прадпрыемства.

4. Палажэнні пункта 1 гэтага Артыкула таксама адносяцца да даходаў і прыбыткаў ад удзелу ў аб'яднанні, сумесным прадпрыемстве або міжнародным дзеючым агенцтве.



5. Калі пагадненне паміж Дагаворнымі Бакамі аб пазбяганні падвоянага падаткаабкладання даходаў або капіталу прадугледжвае парадак, што адрозніваецца ад парадку, на які робіцца спасылка ў пунктах 1-4 гэтага Артыкула, то прымяняюцца палажэнні пагаднення аб пазбяганні падвоянага падаткаабкладання даходаў або капіталу.

#### АРТЫКУЛ 12

##### ТРАНСФЕРТ ГРАШОВЫХ СРОДКАЎ

1. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў маюць права аказваць платныя паслугі па паветраных перавозках і прадаваць іх на тэрыторыі абодвух Дагаворных Бакоў, непасрэдна або праз агента, за любую валюту.

2. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў маюць права свабодна пераводзіць з тэрыторыі, на якой ажыццяўляецца продаж, на сваю тэрыторыю лішкі ад перавышэння даходаў над выдаткамі. У такі чысты трансферт уваходзяць паступленні ад продажу паветраных перавозак і дапаможных або дадатковых паслуг, ажыццёўленых непасрэдна або праз агентаў, і звычайныя камерцыйныя працэнты, якія атрыманы ад такіх даходаў, што знаходзяцца на дэпазіце ў чаканні пераводу.

3. Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў не пазней, чым за 30 дзён пасля звяртання павінны атрымаць дазвол на такі перавод у свабодна канвертуемай валюце.

Назначаныя авіяпрадпрыемствы Дагаворных Бакоў пасля атрымання дазволу маюць права ажыццявіць сапраўдны трансферт.

#### АРТЫКУЛ 13

##### ПРЫМЯНЕННЕ ЗАКОНАЎ, ПРАВІЛАЎ І ПРАЦЭДУР

1. Законы, правілы і працэдурны кожнага Дагаворнага Боку, што адносяцца да ўезду на тэрыторыю або выезду з яе тэрыторыі паветраных суднаў, якія заняты на міжнародных паветраных зносінах або адносяцца да эксплуатацыі і навігацыі такіх паветраных суднаў, павінны захоўвацца назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку пры ўездзе на ўказаную тэрыторыю, знаходжанні на ёй і ўключаючы выезд з яе.

2. Законы, правілы і працэдурны кожнага Дагаворнага Боку, што адносяцца да іміграцыі, пашпартоў або іншых зацверджаных праязных дакументаў, уезду, мытнай ачысткі працэдурны мытнага дагляду і карантыну, павінны прымяняцца ў адносінах да экіпажу, пасажыраў, груза і пошты, што перавозіцца паветранымі суднамі назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку пасля прыбыцця на тэрыторыю гэтага Дагаворнага Боку, пры знаходжанні на ёй і ўключаючы выезд з яе.

3. Пасажыры, багаж і груз пры прамым транзіце праз тэрыторыю любога Дагаворнага Боку, якія не пакідаюць межы той зоны аэрапорту, што спецыяльна адведзена для такіх мэтаў, падлягаюць толькі спрошчанай праверцы, акрамя выпадкаў, якія адносяцца да прыняцця мер бяспекі супраць насілля і паветранага пірацтва.

Багаж і груз пры прамым транзіце вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых падобных падаткаў.

4. Узносы і зборы, што прымяняюцца на тэрыторыі кожнага Дагаворнага Боку ў адносінах да дзеянняў авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку за карыстанне аэрапортамі і іншымі авіяцыйнымі сродкамі на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, не павінны быць вышэй, чым тыя, якія прымяняюцца ў адносінах да любога іншага авіяпрадпрыемства, што займаецца падобнымі паветранымі перавозкамі.

5. Ніводзін з Дагаворных Бакоў не аддае перавагу ніякаму іншаму авіяпрадпрыемству перад назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку пры прымяненні мытных, іміграцыйных, карантынных і іншых падобных правілаў або пры карыстанні аэрапортамі, паветранымі трасамі, службамі паветранага руху і спадарожнымі сродкамі, што знаходзяцца пад яго кіраваннем.

#### АРТЫКУЛ 14

##### ПРЫЗНАННЕ СЕРТЫФІКАТАЎ І ЛІЦЭНЗІЙ

Пасведчанні аб годнасці да палётаў, пасведчанні аб кваліфікацыі і ліцэнзіі, што выданы або пацверджаны адным Дагаворным Бокам, з няскончаным тэрмінам дзеяння прызнаюцца другім Дагаворным Бокам у якасці маючых сілу з мэтай эксплуатацыі дагаворных авіяліній на ўстаноўленых маршрутах пры ўмове, што такія сертыфікаты або ліцэнзіі былі выданы або пацверджаны ў адпаведнасці з стандартамі, устаноўленымі згодна Канвенцыі.

Аднак кожны Дагаворны Бок захоўвае за сабой права адмовіць у прызнанні, пры палётах над яго тэрыторыяй, пасведчанняў або кваліфікацыі і ліцэнзій, выданых яго асабістым грамадзянам другім Дагаворным Бокам.

#### АРТЫКУЛ 15

##### АВІАЦЫЙНАЯ БЯСПЕКА

1. Дагаворныя Бакі дамовіліся надаваць адзін аднаму неабходную дапамогу з мэтай прадухілення незаконнага захопу паветранага судна і іншых незаконных актаў, якія замахваюцца на бяспеку паветранага судна, аэрапортаў і навігацыйнага абсталявання, а таксама любой іншай пагрозы авіяцыйнай бяспекцы.

2. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца захоўваць патрабуемыя другім Дагаворным Бокам недыскрымінацыйныя і звычайна прымяняемыя меры бяспекі для ўезду на тэрыторыю гэтага другога Дагаворнага Боку і прадымаць адпаведныя меры па

тэрыторыю гэтага другога Дагаворнага Боку і прадпрымаць адпаведныя меры па дагляду пасажыраў і іх ручной паклажы.

Кожны Дагаворны Бок будзе ўдзяляць належную ўвагу любой просьбе, якая зыходзіць ад другога Дагаворнага Боку, у адносінах да прыняцця спецыяльных мер бяспекі для яго паветраных суднаў або пасажыраў з мэтай прадухілення канкрэтнай пагрозы.

3. Дагаворныя Бакі дзейнічаюць у адпаведнасці з прымяняемымі палажэннямі аб авіяцыйнай бяспецы, што ўстаноўлены Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі. Калі адзін Дагаворны Бок адступае да такіх палажэнняў, другі Дагаворны Бок можа патрабаваць правядзення кансультацый з гэтым Дагаворным Бокам. Калі няма іншай дамоўленасці паміж Дагаворнымі Бакамі, такія кансультацыі пачынаюцца не пазней шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання такога запыту. Недасягненне задаволеных дамоўленасцей можа стаць падставай для прымянення Артыкула 18 гэтага Пагаднення.

4. Дагаворныя Бакі дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі аб злачынах і некаторых іншых дзеяннях, учыненых на борце паветранага судна, што была падпісана ў Токію 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветранага судна, што была падпісана ў Гаазе 16 снежня 1970 года, і Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, што была падпісана ў Манрэалі 23 верасня 1971 года, наколькі абодвы Дагаворныя Бакі з'яўляюцца ўдаельнікамі гэтых Канвенцый.

5. У выпадку здарэння або пагрозы здарэння з незаконным захопам паветранага судна або іншых незаконных актаў, парушаючых бяспеку паветранага судна, аэрапортаў або сродкаў аэранавігацыі, Дагаворныя Бакі аказваюць адзін аднаму дапамогу шляхам устанаўлення сувязі з мэтай хуткага і бяспечнага спынення такога здарэння або яго пагрозы.

## АРТЫКУЛ 16

### КАМПУТАРНАЯ СІСТЭМА БРАНІРАВАННЯ

1. Дагаворныя Бакі дамовіліся, што:

а) інтарэсы спажыўцоў паслуг у сферы паветраных перавозак будуць абаронены ад няправільнага выкарыстання такой інфармацыі, уключаючы надаванне непраўдзівай інфармацыі;

б) назначанае авіяпрадпрыемства Дагаворнага Боку і яго агенты будуць мець неабмежаваны і недыскрымінацыйны доступ да выкарыстання кампутарнай сістэмы браніравання (КСБ) на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку;

с) у гэтых адносінах Правілы КСБ, што прыняты ЕЭС, маюць перавагу на тэрыторыі Нідэрландаў у той час як на тэрыторыі Беларусі прымяняюцца Правілы КСБ ІКАО.

2. Кожны Дагаворны Бок гарантуе КСБ, што выбрана назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку ў якасці асноўнай сістэмы, свабодны і бесперашкодна доступ на сваю тэрыторыю. Ніводзін з Дагаворных Бакоў на сваёй тэрыторыі не павінен прад'яўляць або дазваляць каму-небудзь прад'яўляць КСБ назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку больш строгія патрабаванні, чым тыя, якія прад'яўляюцца КСБ яго асабістага назначанага авіяпрадпрыемства, у адносінах да:

а) эксплуатацыі і продажу паслуг КСБ, уключаючы парадак адлюстравання і рэдагавання КСБ; і

б) доступу і выкарыстання сродкаў сувязі, вырабу і выкарыстання прыборнага абсталявання і праграмага забеспячэння або ўстаноўкі прыборнага абсталявання.

#### АРТЫКУЛ 17

##### ПРАВЯДЗЕННЕ КАНСУЛЬТАЦЫЙ І ЎНЯСЕННЕ ПАПРАВAK

1. У духу цеснага супрацоўніцтва авіяцыйных ўлады Дагаворных Бакоў перыядычна праводзяць адна з адной кансультацыі з мэтай забеспячэння рэалізацыі і задавальняючага выканання палажэнняў гэтага Пагаднення.

2. Любы Дагаворны Бок можа патрабаваць правядзення кансультацый з мэтай унясення змен у гэта Пагадненне або Дадатак да яго. Такія кансультацыі пачынаюцца не пазней шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання запыту другога Дагаворнага Боку, калі няма іншай дамоўленасці. Такія кансультацыі могуць праводзіцца шляхам перагавораў або пераліскі.

3. Любое змяненне ў гэта Пагадненне, узгодненае паміж Дагаворнымі Бакамі, уступае ў сілу з даты пісьмовага паведамлення адзін аднаму Дагаворнымі Бакамі аб выкананні адпаведных заканадаўчых працэдур.

4. Любое змяненне ў Дадатак да гэтага Пагаднення павінна быць узгоднена ў пісьмовым выглядзе паміж авіяцыйнымі ўладамі і ўступае ў сілу з моманту, вызначанаму ўказанымі ўладамі.

#### АРТЫКУЛ 18

##### УРЭГУЛЯВАННЕ СПРЭЧАК

1. У выпадку ўзнікнення любой спрэчкі паміж Дагаворнымі Бакамі, што датычыць тлумачэння або прымянення гэтага Пагаднення, Дагаворныя Бакі ў першую чаргу імкнуча ўрэгуляваць яе шляхам перагавораў паміж імі.

2. У выпадку, калі Дагаворныя Бакі не могуць урэгуляваць спрэчку шляхам перагавораў, то па просьбе любога з Дагаворных Бакоў спрэчка можа быць перадаана для прыняцця рашэння на разгляд суда, што складаецца з трох арбітраў; пры гэтым па

аднаму арбітру назначае кожны Дагаворны Бок, а трэці назначаецца па ўзгадненню паміж гэтымі двума арбітрамі пры ўмове, што гэты трэці арбітр не з'яўляецца грамадзянінам ніводнага з Дагаворных Бакоў. Кожны з Дагаворных Бакоў назначае арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён з даты атрымання любым Дагаворным Бокам ад другога Дагаворнага Боку дыпламатычнай ноты аб арбітражным вырашэнні спрэчкі, а назначэнне трэцяга арбітра ўзгадняецца на працягу наступных шасцідзесяці (60) дзён. Калі адзін з Дагаворных Бакоў не можа назначыць свайго арбітра на працягу шасцідзесяці (60) дзён, або кандыдатура трэцяга арбітра не ўзгоднена на працягу ўзгодненага тэрміну, то любы з Дагаворных Бакоў можа прасіць Прэзідэнта Савета Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі назначыць арбітра або арбітраў.

3. Дагаворныя Бакі абавязуюцца выконваць любое рашэнне згодна пункту 2 гэтага Артыкула.

#### АРТЫКУЛ 19

##### СПЫНЕННЕ ДЗЕЯННЯ

Любы Дагаворны Бок можа ў любы час па дыпламатычных каналах у пісьмовым выглядзе паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні скасаваць гэта Пагадненне. Адначасова такое паведамленне накіроўваецца ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне спыняе сваё дзеянне праз дванаццаць (12) месяцаў пасля атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэта паведамленне аб скасаванні не было анулявана па пагадненню да сканчэння гэтага тэрміну. Пры адсутнасці пацвярджэння аб атрыманні другім Дагаворным Бокам, паведамленне лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

#### АРТЫКУЛ 20

##### РЭГІСТРАЦЫЯ Ў ІКАО

Гэта Пагадненне і любыя папраўкі да яго рэгіструюцца ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

#### АРТЫКУЛ 21

##### ПРЫМЯНЕННЕ ШМАТБАКОВЫХ ПАГАДНЕННЯЎ

1. Палажэнні Канвенцыі прымяняюцца ў адносінах да гэтага Пагаднення.

2. Калі ўступае ў сілу шматбаковае пагадненне, якое датычыцца любога пытання, што прадугледжана гэтым Пагадненнем, то адпаведныя палажэнні таго пагаднення замяняюць сабой адпаведныя палажэнні гэтага Пагаднення.

АРТЫКУЛ 22

ПРЫМЯНІМАСЦЬ

У адносінах да Каралеўства Нідэрландаў гэта Пагадненне прымянецца да Каралеўства выключна ў Еўропе.

АРТЫКУЛ 23

УСТУПЛЕННЕ Ў СІЛУ

Гэта Пагадненне часова прымянецца на трыццаты дзень з даты яго падпісання і ўступае ў сілу ў першы дзень другога месяца наступнага за датай, калі Дагаворныя Бакі паведамаць адзін аднаму ў пісьмовым выглядзе аб тым, што неабходныя заканадаўчыя працэдуры выкананы ў кожнай дзяржаве.

У пасведчанне чаго ніжэй падлісаўшыя і належным чынам упаўнаважаныя на гэта сваімі Урадамі падлісалі гэта Пагадненне.

Здзейснена ў г. Мінску "10" красавіка 1995 года ў двух экзэмплярах на галандскай, беларускай і англійскай мовах, прычым усе тэксты маюць аднолькавую сілу.

У выпадку якіх-небудзь розначытанняў перавагу мае тэкст на англійскай мове.

За Каралеўства Нідэрландаў

За Рэспубліку Беларусь

**ДАДАТАК**

да Пагаднення паміж Каралеўствам Нідэрландаў і  
Рэспублікай Беларусь аб павятраных зносінах

1. Назначанае авіяпрадпрыемства Каралеўства Нідэрландаў атрымлівае права ажыццяўляць павятраныя перавозкі па маршрутах, што азначаны ніжэй:

пункты ў Нідэрландах - прамежавыя пункты - пункты ў Беларусі - пункты па-за - і наадварот.

2. Назначанае авіяпрадпрыемства Рэспублікі Беларусь атрымлівае права ажыццяўляць павятраныя перавозкі па маршрутах, што азначаны ніжэй:

пункты ў Беларусі і прамежавыя пункты - пункты ў Нідэрландах - пункты па-за - і наадварот.

3. Любы або ўсе прамежавыя пункты і/або пункты ўсіх указаных маршрутаў на вырашэнне кожнага назначанага авіяпрадпрыемства могуць быць прапушчаны на любым або ўсіх палётах пры ўмове, што гэтыя палёты пачынаюцца, аддаведна заканчваюцца на тэрыторыі Дагаворнага Боку, які назначыў авіяпрадпрыемства.

4. Назначаным авіяпрадпрыемствам Дагаворных Бакоў будзе дазволена ажыццяўляць палёты па вышэй азначаных маршрутах без абмежаванняў у адносінах да частаты і тыпу павятранага судна, у любой канфігурацыі.

5. Любыя прамежавыя пункты і/або пункты па-за могуць абслугоўвацца назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку без ажыццяўлення правоў па пятай свабодзе павятра паміж гэтымі пунктамі і тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку. Такія правы па пятай свабодзе павятра тым не менш могуць быць ажыццёўлены назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку пасля атрымання папярэдняга адабрэння ад авіяцыйных улад другога Дагаворнага Боку.

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek  
Belarus inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden  
grondgebieden**

Het Koninkrijk der Nederlanden  
en  
de Republiek Belarus,  
hierna te noemen de Verdragsluitende Partijen,  
partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,  
op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,  
Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de interna-  
tionale burgerluchtvaart,  
Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten  
in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,  
Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:  
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Republiek Belarus betreft, de Minister van Vervoer en Verbindingen;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een

<sup>1)</sup> De Belarussische tekst is niet afgedrukt.



luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

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

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

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

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

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

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat 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;

k. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsel dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten, en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor

het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Verandering van luchtvaartuig*

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

- a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

- b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende 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 als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, 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 waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

### Artikel 4

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdrag-

sluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragssluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragssluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragssluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden voor de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragssluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

#### Artikel 5

##### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De Verdragssluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragssluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

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

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragssluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragssluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 6

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die een deel van de omschreven route exploiteren.

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

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

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

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

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de

andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

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

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

## Artikel 7

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 8

### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragssluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

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

## Artikel 9

### *Dienstregeling*

1. De door een Verdragssluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij stelt de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragssluitende Partij vijftien (15) dagen tevoren in kennis van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragssluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

## Artikel 10

### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragssluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragssluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragssluitende Partij door of ten

behoefte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

#### Artikel 11

##### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Winsten uit de vervreemding van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

3. Kapitaal dat wordt vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en winsten uit deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de Verdragsluitende Partijen tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen voor-

ziet in andere procedures dan die welke in het eerste tot en met het vierde lid van dit artikel worden vermeld, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting naar het inkomen en het vermogen van toepassing.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragssluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere valuta.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragssluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

## Artikel 13

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

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragssluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragssluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragssluitende Partij.



3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een eenvoudige controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

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

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

#### Artikel 14

##### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

#### Artikel 15

##### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 18 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar 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.

#### Artikel 16

##### *Geautomatiseerde Boekingsystemen*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:
  - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbeperkt en non-discriminatoire toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

c. in dit verband de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van Nederland, en dat de GBS-voorschriften van de ICAO van toepassing zijn op het grondgebied van de Republiek Wit-Rusland.

2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt aan het GBS dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij als hoofdsysteem is gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

#### Artikel 17

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan hun onderscheiden wettelijke vereisten is voldaan.

4. Wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en worden van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 18

*Regeling van geschillen*

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

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een van beide Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een van beide Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van beide Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

*Beëindiging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

*Registratie bij de ICAO*

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

Artikel 21

*Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

Artikel 22

*Werkingsfeer*

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

Artikel 23

*Inwerkingtreding*

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan, en treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

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

GEDAAN te Minsk op 10-4-1995, in tweevoud in de Nederlandse, de Belarussische en de Engelse taal, zijnde alle versies gelijkelijk authentiek. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse versie doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*

A. JORRITSMALLEBBINK

*Voor de Republiek Belarus*

G. K. FJODOROV

**Bijlage bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Belarus inzake luchtdiensten**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Belarus – verder gelegen punten, in beide richtingen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Belarus heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

punten in Belarus – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten, in beide richtingen.

3. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, mits die vluchten aanvangen respectievelijk eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, in iedere indeling.

5. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden aangedaan zonder dat deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefent tussen die punten en het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij. Deze vijfde-vrijheidsverkeersrechten kunnen echter door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden uitgeoefend nadat daarvoor van tevoren toestemming is verkregen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
THE REPUBLIC OF BELARUS FOR AIR SERVICES BETWEEN AND  
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Belarus, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Republic of Belarus the Ministry of Transport and Communications;

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

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

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

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

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

I) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j) the term "change of aircraft" 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 by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k) the term "Computer Reservation System" (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

#### *Article 2. Grant of Rights*

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 transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

#### *Article 3. Change of Aircraft*

1. 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 aircraft 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 aircraft 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 aircraft operations.

#### *Article 4. Designation and Authorization*

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

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

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

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

#### *Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

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

a) 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;

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 or in both;

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 further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

*Article 6. Tariffs*

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

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

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

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

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

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

*Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
  - a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

*Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate 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.

*Article 9. Timetable*

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 10. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival

in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft upto such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board that aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation on income or capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

*Article 12. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, in a freely convertible currency. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

*Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

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

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

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

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

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

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 15. Aviation Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 18 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall 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 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, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

*Article 16. Computer Reservation System*

1. The Contracting Parties agree that:

a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;

b) a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRSs in the territory of the other Contracting Party;

c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Belarus the ICAO CRS rules shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

#### *Article 17. Consultation and Amendment*

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

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective requirements of legislation.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### *Article 18. Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either

Contracting Party Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

#### *Article 19. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 20. Registration with ICAO*

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

#### *Article 21. Applicability of Multilateral Agreements*

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

#### *Article 22. Applicability*

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

#### *Article 23. Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day from the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following



the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities required by the legislation in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Minsk on 10.04.1995, in the Belarusian, Netherlands and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands:

A. JORRITSMA-LEBBINK

For the Republic of Belarus:

G. K. FJODOROV

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF  
THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF BELARUS

1. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in the Netherlands - intermediate points - points in Belarus - points beyond - and vice versa.

2. The designated airline of the Republic of Belarus shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:

points in Belarus - intermediate points - points in the Netherlands - points beyond - and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate or respectively terminate in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency and aircraft type, in any configuration.

5. Any intermediate points and/or points beyond may be served by the designated airline of one Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party. Such fifth freedom traffic rights may, however, be exercised by the designated airline of one Contracting Party after having obtained prior approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU  
BELARUS, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRI-  
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ.

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Belarus, ci-après désignés les parties contractantes

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

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

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

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

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

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 ou 94, pour autant que ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou été ratifiés par elles;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend :

Pour la République du Belarus, le Département général de l'aviation civile;

Pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux; ou

Dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

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

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

f) Les expressions " services convenus " et " routes indiquées " s'entendent respectivement des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

g) Le terme " provisions " s'entend des articles prêts pour la consommation et destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

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

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

I. Des conditions de rétablissement et de l'application d'un tarif; et

II. Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des condition de leur prestation;

j) L'expression " changement d'appareils " s'emploie quand une entreprise désignée, assurant un service convenu, utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des appareils de capacité différente de celle des appareils utilisés sur un autre tronçon.

k) L'expression " système informatique de réservation " (SIR) s'entend système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs voyageurs et d'autres prestations, et qui permet de faire des réservations, de délivrer des billets éventuellement, et d'offrir certaines ou la totalité de ces facilités aux agences de voyages.

### *Article 2. Octroi des droits*

I. Sauf exceptions spécifiées dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non-commerciales ; et

c) Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

### *Article 3. Changement d'appareils*

I. Chaque entreprise désignée pourra, à son gré, à l'occasion de tous ses vols effectués pour assurer des services convenus ou à l'occasion de l'un quelconque de ces vols, changer d'appareil sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en n'importe quel point de routes indiquées, à condition que :

a) Les horaires des appareils utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant selon le cas ;

b) En cas de changement d'appareils sur le territoire de l'autre Partie contractante, et si plus d'un appareil est utilisé au-delà du point de changement, un seul appareil au maximum puisse être de dimension égale, et aucun de plus grande dimension, que celui utilisé au titre de la troisième ou de la quatrième liberté.

2. Aux fins des changements d'appareils, l'entreprise désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel de louage, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Une entreprise désignée pourra utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres appareils.

#### *Article 4. Désignation et autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise.

3. Au retour de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à n'importe quel moment commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi, pour ces services, des tarifs conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

#### *Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Les Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

a) Si l'entreprise en question ne remplit pas, de l'avis de ces autorités aéronautiques, les conditions voulues par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par elles conformément à la Convention;

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) Si elle n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux;

d) Si l'entreprise manque d'autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, les consultations débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, toutes les fois que cela sera possible, être concertés entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'IATA. En cas d'impossibilité, ils le seront entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application sera subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi concertés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités sont convenues de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être concerté conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai applicable conformément à son paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif concerté conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif de gré à gré.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément à l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à rétablissement de nouveaux tarifs.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne pourront pas appliquer des tarifs différents de ceux qui auront été agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

a) A implanter sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transport aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

b) A vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées seront exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes se verront offrir des possibilités égales et équitables de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prendra toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

#### *Article 9. Condition d'exploitation*

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires pourront être déposées directement par l'entreprise désignée, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

*Article 10. Taxes douanes et redevances*

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, boissons et tabacs), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, seront exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer des services internationaux, seront exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

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

*Article 11. Double imposition*

1. Les recettes et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne seront imposables que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne seront imposables que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation ne sera imposable que dans l'Etat où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.



4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliqueront également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord visant à éviter la double imposition sur le revenu ou le capital conclu entre les Parties contractantes prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord seront applicables.

#### *Article 12. Transfert de fonds*

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres de transférer vers leur territoire national la différence entre les recettes et leurs dépenses sur le territoire où elles ont réalisé ces recettes. Dans ces transferts nets entreront le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de prestations de transport aérien et de prestations supplémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque en attente de transfert.

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes recevront l'agrément de ces transferts au plus trente (30) jours suivant le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectueront en devises librement convertibles aux taux de change officiels de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie. Les entreprises désignées par les Parties contractantes seront libres d'effectuer les transferts demandés dès réception de leur agrément.

#### *Article 13. Application des lois, règlements et formalités*

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ y compris.

2. Les lois, règlements et formalités de chacune des Parties contractantes, qui régissent l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine devront être respectés par ou au titre des équipages, des passagers, du fret et du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ y compris.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis, en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n' accordera à une entreprise de transport aérien autre que celle désignée par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

#### *Article 14. Reconnaissance des certificats et permis*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude, brevets et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

#### *Article 15. Sécurité aérienne*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'apporter mutuellement l'aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs et les autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueillera aussi de façon positive toute demande faite par l'autre Partie contractante de mesures de sécurité spéciales pour la protection de ses aéronefs ou de ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante pourra déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 18 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains 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, pour autant que les deux Parties contractantes soient parties audites conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident sous la forme de la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications dans le dessein de mettre rapidement et sans danger fin à l'incident ou à la menace en question.

#### *Article 16. Système informatique de réservation*

1. Les Parties contractantes sont convenues :

a) Que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature, y compris leur présentation fallacieuse;

b) Que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) Qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire du Belarus, le Code de conduite pour la Réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation sera applicable.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée, en ce qui concerne par exemple :

a) L'exploitation et la vente des services de SIR, y compris les règles de présentation et d'exploitation; ou

b) L'accès aux moyens de communication et leur emploi, le choix et l'utilisation de matériels et de logiciels techniques, ou l'installation des matériels.

#### *Article 17. Consultation et amendement*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en soient convenues autrement. Ces consultations pourront être effectuées face à face ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord devra être convenue par écrit entre les autorités aéronautiques et prendra effet à une date qui sera déterminée par celles-ci.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le résoudre par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, sur la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis par décision à un tribunal de trois arbitres: dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que ce tiers arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son propre arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent

Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cessera de prendre effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante manque à accuser réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI*

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

*Article 21. Applicabilité des accords internationaux*

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.

2. Si un accord multilatéral concernant tout point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplaceront celles correspondantes du présent Accord.

*Article 22. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne sera applicable qu'au territoire du Royaume en Europe.

*Article 23. Entrée en vigueur*

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter du trentième jour suivant la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités requises par la législation de leur pays.

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

Fait le 10 avril 1995 en double exemplaire à Minsk, en langues anglaise, néerlandaise et biélorusse chaque texte faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

A. JORRITSMALLEBBINK

Pour la République du Belarus :

G. K. FJODOROV

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE  
ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU BELARUS

1. L'entreprise désignée pour le Royaume des Pays-Bas a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points aux Pays-Bas - points intermédiaires - points en Belarus - points au-delà - et vice-versa.

2. L'entreprise désignée par la République du Belarus a le droit d'assurer des services aériens sur les routes ci-après :

Points en Belarus - points intermédiaires - points aux Pays-Bas - points au-delà - et vice-versa

3. Chacune des entreprises désignées pourra, à sa discrétion, omettre lors de tous ses vols ou de n'importe lequel d'entre eux la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires ou au-delà sur les routes indiquées, à condition que ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de l'autre Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à assurer des vols sur les routes indiquées ci-dessus sans restriction en ce qui concerne leur fréquence, les types d'aéronefs et leur plan.

5. Tous les points intermédiaires ou au-delà pourront être desservis par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sans exercer des droits de cinquième liberté entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante. Ces droits de cinquième liberté pourront être exercés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes avec l'accord préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.