

No. 40012

**Netherlands
and
Guinea**

**Agreement on air transport between the Kingdom of the Netherlands and the
Rephnlc of Guinea (with annex). Conakry, 10 January 1991**

Entry into force: provisionally on 10 January 1991 by signature and definitively on 15 June 1992, in accordance with article 17

Authentic text: French

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

**Pays-Bas
et
Guinée**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Guinée relatif au
transport aérien (avec annexe). Conakry, 10 janvier 1991**

Entrée en vigueur : provisoirement le 10 janvier 1991 par signature et définitivement le 15 juin 1992, conformément à l'article 17

Texte authentique : français

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

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Préambule

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Guinée dénommés ci-après les Parties Contractantes:

- Désireux de favoriser le développement des transports aériens réguliers entre et au-delà de leurs territoires et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;
- Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- Désireux d'assurer le mieux possible la sûreté des aéronefs civils, leurs passagers et leurs équipages;
- Désireux de réactualiser l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République de Guinée et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas fait à Conakry, le 9 mars 1960.

Sont convenus de ce qui suit:

Article I. Définitions

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf dispositions contraires:

- a) Le terme «La Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse toute annexe et toute modification adoptées conformément aux articles 90 et 94 de cette Convention, et approuvées par les Parties Contractantes.
- b) L'expression «Autorités Aéronautiques» signifie en ce qui concerne la République de Guinée, le Ministère chargé de l'Aviation Civile et en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministère ou des fonctions analogues.
- c) Le mot «Territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.
- d) L'expression «services agréés» signifie les services aériens internationaux concernant le transport de passagers, bagages et/ou marchandises et/ou courrier réguliers sur les routes spécifiées au tableau de routes.
- e) L'expression «entreprise désignée» s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour l'exploitation des services agréés.

- f) Les expressions «services aériens», «service aérien international», et «escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.
- g) L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés à l'entreprise de transport aérien pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.
- h) Les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» s'entendent au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2. Exercise des droits accordés

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante les droits suivants:

- a) de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir;
- b) d'effectuer des escales non commerciales dans ledit territoire ; et
- c) d'effectuer des escales dans ledit territoire en services agréés afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties Contractantes, le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. Désignation des instruments

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités conformément aux dispositions de la Convention.

Article 4. Retrait ou suspension d'autorisation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 1 de l'article 2 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord lorsque:

a) elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou que

b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que

c) cette entreprise n'observe pas les conditions prescrites par le présent Accord.

3. A moins que le retrait ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'article 8 avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 9.

Article 5. Exemptions douanières

1. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie Contractante assurant un service international ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services aériens:

a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à ravitaillement des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire.

En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

Article 6. Respect des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant un service international, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront également et sans distinction de nationalité aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante, et qui restent au terrain de l'aéroport réservé à cette fin, ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception des mesures de sûreté contre les actes de violence et de piraterie. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 7. Validité des certificats de navigabilité

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des services agréés pourvu que ces certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante, au cas où ces brevets et licences ne seraient pas conformes aux normes établis en vertu de la Convention.

Article 8. Modifications et amendements

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord, décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1 du présent article, sera convenue par écrit entre les Autorités Aéronautiques et prendra effet immédiatement.

Article 9. Règlement de différends

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 8, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur la demande d'une des Parties Contractantes à un Tribunal arbitral.

2. Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de soixante jours à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du différend, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'abord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix.

Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant, dans tous les cas, considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou priviléges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

6. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise désignée pour le transport aérien à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, convenus entre les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des

autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus pour le transport entre les territoires des deux Parties Contractantes seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni Tune ni l'autre des Autorités Aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière au paragraphe 3, les Autorités Aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif, mais au maximum pour une période de douze mois.

Article 11. Transfert des excédents de recettes

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à vendre des services de transports aériens sur le territoire des deux Parties Contractantes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent.

2. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à transférer à leur territoire les excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de vente. Ces montants nets transférables comprennent les revenus des ventes effectuées directement ou par l'intermédiaire d'un agent, des services de transports aériens et des services supplémentaires ou auxiliaires.

3. De tels transferts seront effectués conformément à la réglementation en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante et aux taux de change officiels applicables.

Article 12. Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation de l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante, comportant notamment les types d'aéronefs, la nature des transports, les fréquences des services et les horaires de vols, devront être soumis pour approbation aux Autorités de l'autre Partie Contractante au moins 30 jours avant le début de l'exploitation. Toute modification éventuelle, y compris les programmes de vols spéciaux, devra être aussi signalée dans un délai raisonnable auxdites autorités.

Article 13. Traitement équitable

1. Les redevances imposées dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante ne se-

ront pas différentes de celles qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transports aériens au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application ni de la réglementation douanière, d'immigration et de quarantaine et de toutes autres réglementations analogues, ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article 14. Sûreté de l'aviation civile

1. Les Parties Contractantes s'accorderont, sur demande, toute aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et/ou équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que tout autre menace à la sûreté de l'aviation civile.

2. Les Parties Contractantes réaffirment leurs obligations découlant de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14septembre 1963,la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation dans la mesure où les Conventions et Accords susmentionné lient les Parties Contractantes.

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

Article 15. Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification doit être faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Le présent Accord cessera d'avoir effet douze mois au moins à partir du jour où l'autre Partie Contractante en aura reçu la notification, sauf au cas où cette notification aura été révoquée de commun accord avant l'échéance du délai susdit.

Au cas où l'autre Partie Contractante omettrait d'en accuser réception, la notification sera considérée parvenue à son adresse quatorze jours après la réception de cette notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 16. Enregistrement

Le présent Accord et son Annexe ainsi que les modifications y relatives seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur à partir d'une date à fixer par un échange de notes constatant que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes auront été accomplies.

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, l'Accord ne s'appliquera qu'au territoire en Europe.

En foi de quoi les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Conakry, le 10 janvier 1991, en deux exemplaires en langue française.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

E. H. VAN AS

Pour le Gouvernement de la République de Guinée :

EL HADJ MAMADY CAMARA

ANNEXE

I Routes Guinéennes

Conakry - deux points à choisir entre Bissau, Banjul, Dakara, Las Palmas, Lisbonne - Amsterdam - Berlin - Bucharest, dans les deux directions.

II. Routes des Pays-Bas

Amsterdam - deux points à choisir entre Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau - Conakry - Monrovia et/ou Freetown dans les deux directions.

III. 1. Une entreprise désignée pourra omettre l'un quelconque des points spécifiés au tableau de routes, à l'exception des points sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Une entreprise désignée pourra desservir les escales sur les services agréés dans un ordre quelconque.

3. Une entreprise désignée pourra faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau de routes ; toutefois aucun droit de trafic ne sera exercé entre ce ou des points et le territoire de l'autre Partie Contractante sans autorisation spécifique de cette Partie.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF GUINEA

Preamble

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

Desiring to promote the development of scheduled air transport between and beyond their territories and to pursue international cooperation in this field to the fullest extent possible,

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to ensure, as far as possible, the safety of civil aircraft, their passengers and their crews,

Desiring to update the Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Guinea and the Government of the Kingdom of the Netherlands done at Conakry on 9 March 1960,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of the implementation of this Agreement and its annex, unless otherwise stated:

(a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes any annex and any amendment thereto adopted under articles 90 and 94 of the Convention and approved by the Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Guinea, the Ministry responsible for Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister responsible for Civil Aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions currently exercised by the said Ministry or similar functions;

(c) The term "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention;

(d) The term "agreed services" means scheduled international air services involving the carriage of passengers, baggage and/or cargo and/or mail on the routes specified in the route schedule;

(e) The term "designated company" means any airline designated by either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement for the purpose of operating the agreed services;

- (f) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;
- (g) The term "tariff" means the amount charged by the airline for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions in which that charge is applicable, with the exception of salaries and the conditions pertaining to the carriage of mail;
- (h) The terms "on-board equipment", "stores" and "spare parts" have the meanings set out in the definitions contained in annex 9 to the Convention.

Article 2. Exercise of rights granted

- 1. Each Contracting Party shall grant the following rights to the designated company of the other Contracting Party:
 - (a) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - (b) To make stops for non-traffic purposes in that territory; and
 - (c) To make stops in that territory on agreed services for the purpose of taking on or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.
- 2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for reward or hire and bound for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of instruments

- 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
- 2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of this Agreement, grant without delay to the designated airline the appropriate operating authorizations.
- 3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is able to fulfil the conditions prescribed in respect of the operation of international air services by the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities under the provisions of the Convention.

Article 4. Revocation or suspension of authorization

- 1. Each Contracting Party shall have the right not to grant the operating authorization provided for in article 2, paragraph 1, where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that company are vested in the Contracting Party designating the company or in its nationals.

2. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the rights set out in article 2 of this Agreement where:

(a) It is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

(b) That airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights, or

(c) That airline fails to respect the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless the revocation or suspension is necessary to prevent further infringements of the aforementioned laws and regulations, such rights shall be exercised only after the consultations with the other Contracting Party provided for in article 8. Should those consultations fail, arbitration shall be employed in accordance with article 9.

Article 5. Exemption from customs duties

1. Aircraft of the designated airline of one Contracting Party engaged in international service, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, on-board stores (including food, beverages and tobacco), shall, on arrival in the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties or taxes, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from such duties or taxes, except for charges or taxes in respect of air services:

(a) Stores of any provenance from the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of that Contracting Party, taken on board aircraft of the other Contracting Party engaged in international service;

(b) Spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft of the designated airline of the other Contracting Party engaged in international service;

(c) Fuel and lubricants intended for refuelling aircraft of the designated airline of the other Contracting Party engaged in international service, even when these supplies are to be used on the part of the route travelled above the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

3. Regular on-board equipment, as well as materials and supplies on board aircraft of one 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.

In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or have been declared to the customs authorities.

Article 6. Observance of laws and regulations

I. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the entry into and exit from its territory of aircraft engaged in international service or to the operation and naviga-

tion of such aircraft while within its territory shall be applied, without distinction on the basis of nationality, to the aircraft of the designated company of the other Contracting Party.

2. Passengers, crew and cargo dispatchers shall be required to comply, either personally or through the intermediary of a third party acting on their behalf and on their account, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay and exit of passengers, crew, cargo and mail, such as those applicable to entry, clearance, immigration, customs and measures arising from health regulations.

3. Passengers in transit across the territory of one Contracting Party who remain in the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than an extremely simplified control, with the exception of security measures against acts of violence and hijacking. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 7. Validity of certificates of airworthiness

1. Unexpired certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences have been issued or rendered valid in accordance with the standards established under the Convention.

2. However, each Contracting Party reserves the right not to recognize as valid, in respect of flights over its own territory, certificates of competence and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party, in cases where such certificates and licences do not comply with the standards established under the Convention.

Article 8. Modifications and amendments

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations between the competent authorities of the two Contracting Parties for the purpose of interpreting, implementing or modifying the Agreement.

2. Such consultations shall begin no later than (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any agreed amendments to this Agreement shall enter into force after their confirmation by means of an exchange of notes through the diplomatic channel.

4. Any modification of the annex to this Agreement decided during the consultations provided for in paragraph 1 of this article shall be agreed upon in writing by the aeronautical authorities and shall enter into force immediately.

Article 9. Settlement of disputes

1. If a dispute between the aeronautical authorities or the Governments of the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with article 8 either by the aeronautical authorities or by the Governments of

the Contracting Parties, it shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. The tribunal shall be composed of three members. Each Government shall appoint one arbitrator; these two arbitrators shall agree jointly on the appointment of a national of a third State to serve as President.

If the two arbitrators have not been appointed within a period of sixty days from the date on which one of the two Governments suggested settling the dispute through arbitration, or if during the course of the following month the arbitrators fail to reach an agreement on the appointment of a President, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments.

3. If the arbitral tribunal is unable to reach an amicable decision, it shall take a decision by a majority of votes.

Provided that the Contracting Parties do not decide otherwise, it shall establish its own rules of procedure and determine its headquarters.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any interim measures prescribed during the proceedings and with the decision of the arbitral tribunal which, in all cases, shall be regarded as final.

5. If either Contracting Party fails to abide by the decisions of the arbitrators, the other Contracting Party may, for the duration of the non-compliance, restrict, suspend or revoke the rights or privileges granted by virtue of this Agreement to the defaulting Contracting Party.

6. Each Contracting Party shall pay the expenses of its arbitrator and half the expenses of the appointed President.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs to be applied by a designated company for carriage by air to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, wherever possible, be agreed by the designated companies of the two Contracting Parties after consultation with other companies operating all or part of the route; the companies must, as far as possible, reach such agreement on the basis of the procedure of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs.

3. Tariffs so agreed for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. Such approval may be given expressly. If neither aeronautical authority has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this article, the said tariffs shall be considered approved. Where the period for submission is reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree on a period of less than thirty (30) days for the notification of any disapproval.

5. Any tariff established in accordance with this article shall remain in force pending the establishment of a new tariff, which shall take no longer than twelve months.

Article 11. Transfer of excess receipts

1. The designated companies of the Contracting Parties shall be permitted to sell air transport services in the territory of both Contracting Parties, either directly or through an agent.

2. The designated companies of the Contracting Parties shall be permitted to transfer to their territories the excess of receipts over expenditure earned in the territory of sale. These transferable net amounts shall include revenue from sales, made directly or through an agent, of air transport services and supplementary or ancillary services.

3. Such transfers shall be made in accordance with the regulations in force in the territory of each Contracting Party and at the applicable official exchange rate.

Article 12. Operating schedules

The operating schedules of the designated company of each Contracting Party, including, in particular, the types of aircraft, the nature of transport undertaken, the frequency of services and the flight timetables, must be submitted to the authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days before operations begin. Any changes, including schedules for special flights, must also be communicated to those authorities in good time.

Article 13. Equitable treatment

1. Charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other air navigation facilities by aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be different from those imposed on aircraft of a national airline operating similar international services.

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

Article 14. Safety of civil aviation

1. The Contracting Parties shall, upon request, provide all necessary assistance to each other in order to prevent the unlawful seizure of civil aircraft and any other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and/or crew, airports and air navigation facilities and all other threats to the safety of civil aviation.

2. The Contracting Parties reaffirm their obligations under the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The

Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and all other multilateral agreements governing aviation safety insofar as the above-mentioned Conventions and agreements are binding on the Contracting Parties.

3. In the event of the unlawful seizure or the threat of unlawful seizure of civil aircraft or of other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and/or crew, airports and air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and implementing other appropriate measures designed to bring the incident or threat thereof to a rapid and safe end.

Article 15. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its wish to terminate this Agreement. Such notice must be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

This Agreement shall cease to have effect at least twelve months after the date on which the other Contracting Party received the notice, unless that notice is withdrawn by mutual consent before the expiry of the aforementioned period.

If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16. Registration

This Agreement and its annex, and any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17. Entry into force

This Agreement shall be implemented on a provisional basis from the moment of its signature; it shall enter into force on a date to be determined by an exchange of notes stating that the formalities required under the national legislation of each Contracting Party have been complied with.

In respect of the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applied only to territory in Europe.

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

Done at Conakry, on 10 January 1991, in duplicate in the French language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands :

E. H. VAN AS

For the Government of the Republic of Guinea :

EL HADJ MAMADY CAMARA

ANNEX

I. Guinean routes

Conakry - two points to be chosen from Bissau, Banjul, Dakara, Las Palmas, Lisbon - Amsterdam - Berlin - Bucharest in both directions.

II. Netherlands routes

Amsterdam - two points to be chosen from Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau - Conakry - Monrovia and/or Freetown in both directions.

III.

1. A designated airline may omit any of the points specified in the route schedule, except for points in the territory of the other Contracting Party.
2. A designated airline may serve the points on the agreed services in any order.
3. A designated airline may stop at one or more points other than those specified in the route schedule; however, no traffic rights shall be exercised between that point or points and the territory of the other Contracting Party without the specific authorization of that Party.

