

No. 40013

**Netherlands
and
Cuba**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Cuba relating to air services between and beyond the Netherlands Antilles and Cuba (with annex). Havana, 7 October 1991

Entry into force: *provisionally on 7 October 1991 by signature and definitively on 20 February 1995 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

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

**Pays-Bas
et
Cuba**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Cuba relatif aux services aériens entre les territoires respectifs des Antilles néerlandaises et de Cuba et au-delà (avec annexe). La Havane, 7 octobre 1991

Entrée en vigueur : *provisoirement le 7 octobre 1991 par signature et définitivement le 20 février 1995 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

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

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Cuha inzake luchtdiensten tussen en via de Nederlandse Antillen en Cuba

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Cuba, 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 internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

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

a. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen;

wat de Republiek Cuba betreft, de Voorzitter van het Instituut voor de Burgerluchtvaart;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister of Voorzitter wordt uitgeoefend, te vervullen;

b. onder „het Verdrag” 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 aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, 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 of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

e. onder „grondgebied” wordt verstaan: voor elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen, de gebieden aan land en de territoriale wateren die daaraan grenzen die vallen onder de soevereiniteit van die Overeenkomstsluitende Partij;

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

g. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

h. 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;

i. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.

Artikel 2

Verleende rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

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

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

c. om op haar grondgebied op de voor die route in de Bijlage omschreven punten te landen voor het afzetten en opnemen van internationaal verkeer in 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 Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de omschreven routes en de eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende 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 deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 7 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende 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 ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst 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 Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of niet te verlenen of de uitoefening van de

in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

a. ingeval die luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven, of

b. indien die luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, of

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

d. ingeval die luchtvaartmaatschappij niet is erkend door de luchtvaartautoriteiten van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij krachtens de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten worden toegepast in overeenstemming met het Verdrag.

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 Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende 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 5

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd, alsmede motorbrandstof, smeermiddelen, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand aan boord van die luchtvaartuigen, zijn, bij binnenkomst op, vertrek van of tijdens vluchten over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, vrijgesteld van nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen ter zake van de invoer, uitvoer of doorvoer van goederen. Dit geldt eveneens voor goederen zoals hierboven bedoeld die aan boord van het luchtvaartuig worden verbruikt gedurende de vlucht over het grondgebied van de laatstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Deze vrijstelling geldt niet voor heffingen ter zake van luchthaven- en luchtvaartdiensten.

2. Motorbrandstof, smeermiddelen, proviand, reserve-onderdelen en normale uitrustingsstukken die tijdelijk worden ingevoerd op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en daar onmiddellijk of na opslag worden aangebracht in of op andere wijze aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of op andere wijze weer worden uitgevoerd uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij, worden vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

3. Motorbrandstof en smeermiddelen die aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen en worden gebruikt in de internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van de nationale en plaatselijke douanerechten en overige heffingen genoemd in het eerste lid van dit artikel, alsook van alle andere speciale verbruiksbelastingen, mits de officiële douanevoorschriften worden nageleefd.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen onder toezicht of beheer van de douane behouden.

5. Voor zover er geen rechten of andere heffingen worden geheven op de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen, zijn zulke goederen niet onderworpen aan anderszins toepasselijke economische verboden of beperkingen op invoer, uitvoer en doorvoer, tenzij zulk een verbod of beperking ten aanzien van de in het eerste tot en met het derde lid van dit artikel genoemde goederen geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van de nationale luchtvaartmaatschappijen.

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

Artikel 6

Capaciteit en eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. De Overeengekomen diensten die zullen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeen-

komstsluitende Partijen, hebben als voornaamste doelstelling dienstverlening ten behoeve van het verkeer op de route tussen de Nederlandse Antillen en Cuba.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen elkaar raadplegen ten einde de voorwaarden vast te stellen waaronder de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de overeengekomen diensten kunnen exploiteren, en zij kunnen deze voorwaarden omschrijven in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

Hierbij neemt elke Overeenkomstsluitende Partij de belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 7

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij te berekenen tarieven voor het vervoer naar of vanaf het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de luchtdienst (zoals de snelheid van het luchtvaartuig en de soort faciliteiten) en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan 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 Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. De in overeenstemming met de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel overeengekomen tarieven worden ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen. Deze termijn kan worden verkort indien de luchtvaartautoriteiten zulks overeenkomen.

4. De tarieven dienen uitdrukkelijk te worden goedgekeurd of afgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel.

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 Overeenkomstsluitende 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 17 van deze Overeenkomst.

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

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

Artikel 8

Commerciële activiteiten

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

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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;

h. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partij.

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

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Overeenkomstig de voorschriften van Bijlage 9 bij het Verdrag zijn beide Overeenkomstsluitende Partijen bereid voor onbepaalde tijd afstand te doen van het vereiste van visa voor de vliegtuigbemanningen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die naar de onderscheiden grondgebieden vliegen.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt vijftienveertig (45) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek. Langdurige wijzigingen in de dienstregeling worden eveneens ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

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

Artikel 10

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende 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 vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde 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 Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde 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 der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende 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 11

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende 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 vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 12

Dubbele belasting

1. Inkomsten en opbrengsten 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 vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerend goed dat verband houdt 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 eveneens van toepassing op inkomsten en opbrengsten uit deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

Artikel 13

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht het batig saldo van inkomsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overdracht zijn inbegrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten en aanvullende of ondersteunende diensten, en van de handelsrente van de bank die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na aanvraag toestemming voor bedoelde overmaking in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers voor de conversie van de plaatselijke munteenheid, zoals die geldt op de datum van verkoop. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te doen verrichten zodra deze toestemming is verkregen.

Artikel 14

Samenwerking inzake de veiligheid

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

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek terzake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van internationale overeenkomsten betreffende de veiligheid van de luchtvaart, voor zover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze overeenkomsten.

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 Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Geautomatiseerde Boekingsystemen

1. Onder een Geautomatiseerd Boekingsstelsysteem (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsysteem 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.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoersdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van zodanige informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

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

c. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de nationale wetgeving van toepassing zal zijn.

Indien er geen nationale wetgeving bestaat, is de GBS-Gedragscode van de ICAO van toepassing. Hangende de aanneming van deze GBS-Gedragscode door de Vergadering van de ICAO zullen de geldende ICAO-richtlijnen inzake geautomatiseerde boekingsystemen van toepassing zijn.

3. Een Overeenkomstsluitende Partij garandeert de GBSen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij eisen opleggen, of toelaten dat deze worden opgelegd, die strenger zijn dan die welke worden opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld met betrekking tot:

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

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

Artikel 16

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en zij plegen indien nodig overleg om in wijziging van de Overeenkomst te voorzien.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat mondeling of schriftelijk kan geschieden, en dat binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake aanvangt, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen besluiten tot verlenging of verkorting van deze termijn.

Artikel 17

Regeling van geschillen

1. Indien een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen het geschil te regelen, wordt het langs diplomatieke weg voor onderlinge onderhandelingen voorgelegd aan de Overeenkomstsluitende Partijen.

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

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

Artikel 18

Wijziging

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een of meerdere bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij om overleg verzoeken in overeenstemming met artikel 16 van deze Overeenkomst; een zodanige wijziging, indien overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt van kracht twee maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de wettelijke vereisten is voldaan.

2. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 19

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 20

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op de Nederlandse Antillen.

Artikel 21

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

gen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende 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 22

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening, en treedt definitief in werking twee (2) maanden na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan de wettelijke vereisten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.

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

GEDAAN te Havanna op 7 oktober 1993 in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

H. PHILIPSE

Voor de Regering van Cuba,

ROGELIO ACEVEDO GONZALEZ

Bijlage

ROUTETABEL

1. Punten die kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen;

Punten in de Nederlandse Antillen – tussenliggende punten – punten in Cuba – verdergelegen punten.

2. Punten die kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Cuba;

Punten in Cuba – tussenliggende punten – punten in de Nederlandse Antillen – verdergelegen punten.

3. Over punten die niet worden genoemd in bovenstaande routetabel alsook over de verlening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten zal door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming worden bereikt.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht drie vluchten per week te exploiteren op de omschreven routes, met een maximum aantal zitplaatsen van 600.

5. De door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij kan commerciële overeenkomsten aangaan met de KLM (bijv. „blocked space”: voor de andere luchtvaartmaatschappij gereserveerde capaciteit, en/of „code sharing”: afspraak tussen maatschappijen om op een bepaalde route ieder een deel te vliegen onder hetzelfde vluchtnummer).

De door de Republiek Cuba aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft de mogelijkheid dezelfde rechten uit te oefenen als een in een later stadium te bepalen luchtvaartmaatschappij.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op een of alle vluchten punten die in de routetabel zijn opgenomen, overslaan, en deze in iedere volgorde aandoen, mits de dienst aanvangt op punten binnen hun onderscheiden grondgebieden.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
CUBA RELATING TO AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE
NETHERLANDS ANTILLES AND CUBA

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cuba being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of 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 "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles;

for the Republic of Cuba the President of the Institute for Civil Aeronautics;

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

b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of 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 have been ratified by both Contracting Parties;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement);

d) 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 or on behalf of airlines.

e) the term "territory" in relation to either Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the said Contracting Parties;

f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 9 of the Convention;

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

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

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

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) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) to make stops in its territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking off 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. Designation and authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate one airline to operate air services on the specified routes and to substitute another airline for the 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 7 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 on 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 4. Revocation and suspension of authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or withhold an operating authorization or to suspend the exercise of any of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or

b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement, or

c) in any case where it is 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, or

d) 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;

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 5. Duties, Customs and Charges

1. Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party while entering, departing again from or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from national and local customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to the above mentioned goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

This exemption does not apply to charges corresponding to airport and aeronautical services.

2. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the national and local customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article, as well as

from any other special consumption charges, provided that formal customs regulations are complied with.

4. Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraph 1 to 3 of this Article under customs supervision or control.

5. In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable, unless such prohibition or restrictions applies to all airlines, including the national airlines, in respect to the items mentioned in paragraphs 1 to 3 of this article.

6. The provisions of this Article 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 items referred to above.

Article 6. Fair competition and capacity

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. The agreed services to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties shall have as their main objective the accommodation of traffic on the route between the Netherlands Antilles and Cuba.

3. The Contracting Parties may consult each other in order to determine the modalities under which the designated airlines can operate the agreed services and specify these modalities in the Annex to this Agreement.

In this respect each Contracting Party shall take into consideration the interests of the other Contracting Party.

4. 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 designated airline of the other Contracting Party.

Article 7. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of a Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as speed of aircraft and type of accommodation) and the tariffs of the other airlines that operate the same route, or part of the same 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 fixation 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. The tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph 1 and 2 of this Article shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties, at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced subject to the agreement of the aeronautical authorities.

4. Approval or disapproval of tariffs shall be given expressly by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, within thirty(30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article.

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 17 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 8. 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.

5. Both Contracting Parties in conformity with prescriptions of Annex 9 to the Convention, accept to dispense without limit of time visa requirements for the flight crews of the designated airlines flying to the respective territories.

Article 9. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, forty-five (45) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. Any sustained change in the timetable shall also be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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. 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 entry 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 up on their entry 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 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 11. 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 12. 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 enterprises 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.

Article 13. Transfer of funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party. 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 bank commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale. The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 14. Cooperation on 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 consistently 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 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of any International Agreement concerning aviation security, insofar as the Contracting Parties are both Party to these Agreements.

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 15. Computer Reservation Systems

1. A 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.

2. 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) The designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS(s) in the territory of the other Contracting Party;

c) In the territory of each Contracting Party the national legislation will prevail.

If no national legislation exists, the ICAO CRS-Code of Conduct will be applicable. Pending the adoption of this ICAO- Code of Conduct by the ICAO Assembly, the prevailing ICAO guidelines on CRS, will apply.

3. A Contracting Party guarantees to the CRS ('s) chosen as its primary system by the designated carrier of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated carrier of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated carrier, 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 16. Consultation

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

2. Either Contracting Party may request consultations, which maybe conducted through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.

Article 17. Settlement of disputes

1. If any dispute arises which relates to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation. If aeronautical authorities fail to reach a settlement, the dispute shall be referred through diplomatic channels, to the Contracting Parties for negotiations between them.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation as referred to in paragraph I, 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 18. Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation in accordance with Article 16 of this Agreement; such modification, if agreed between the Contracting Parties shall come into force two months after the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their legal requirements.

2. Any amendment 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 19. 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 Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 20. Applicability

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

Article 21. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice 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 the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of the 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 22. Registration with ICAO

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Entry into force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force definitively two (2) months after the date when the Contracting Parties shall have notified each other through diplomatic channels of the completion of the legal requirements necessary to give effect to this Agreement.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Government, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Havana on October 7th 1993 in the Dutch, Spanish and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. PHILIPSE

For the Government of the Republic of Cuba:

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Points to be served by the designated airline of the Netherlands Antilles.
Points in the Netherlands Antilles - Intermediate points - Points in Cuba - Points beyond.
2. Points to be served by the designated airline of the Republic of Cuba;
Points in Cuba - Intermediate points - Points in the Netherlands Antilles - Points beyond.
3. The points not specified in the above-mentioned route schedule as well as the granting of fifth freedom traffic rights will be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
4. Each designated airline shall have the right to operate three flights per week on the specified routes with a maximum capacity of 600 seats.
5. The airline designated by the Netherlands Antilles may operate under commercial agreements with KLM (e.g. blocked spaces and/or code sharing).
The airline designated by the Republic of Cuba may have the possibility to exercise equal rights with an airline to be determined at a later stage.
6. The designated airlines may on any or all flights omit points included in the specified routes and may serve them in any order, provided that the service originates in points in their respective territories.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República de Cuba relativo a los servicios aéreos entre y más allá de Cuba y las Antillas Holandesas

El Reino de los Países Bajos y la República de Cuba siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

deseando contribuir al desarrollo de la Aviación Civil Internacional,

deseando concluir un Acuerdo a los fines del establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definición

Para los efectos de este Acuerdo y de su Anexo, a menos que el contexto indique otra cosa:

a. el término «autoridades aeronáuticas» significa:

para el Reino de los Países Bajos el Ministro de Transporte y Comunicaciones de las Antillas Holandesas;

para la República de Cuba el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba;

o en ambos casos cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar todas las funciones ejercidas en el presente por dicho Presidente o Ministro;

b. el término «la Convención» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los Anexos a la Convención de acuerdo con los Artículos 90 y 94 de la misma, en tanto tales Anexos y enmiendas sean efectivos para, o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

c. el término «empresa aérea designada» significa una empresa aérea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 de este Convenio;

d. el término «tarifa» significa cualquier suma cargada o a ser cargada por las empresas aéreas directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por la transportación de pasajeros y su equipaje y carga (excluyendo el correo) por vía aérea, incluyendo:

I. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicación de una tarifa, y

- II. los cargos y condiciones para cualquier servicio accesorio de tales transportaciones el cual es brindado por o en nombre de las empresas aéreas;
- e. el término «territorio» con relación a cualquiera de las Partes Contratantes significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía de dichas Partes Contratantes;
 - f. los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «empresa aérea» y escala para fines no comerciales» tienen el significado que respectivamente se les asigna en el Artículo 96 de la Convención;
 - g. los términos «servicios convenidos» y «ruta especificada» significan los servicios aéreos internacionales en cumplimiento del Artículo 2 de este Acuerdo y la ruta especificada en la Sección correspondiente del Anexo a este Acuerdo respectivamente;
 - h. el término «provisiones» significa los artículos de consumo inmediato para el uso o la venta a bordo de la aeronave durante su vuelo, incluyendo los abastecimientos de comisaría;
 - i. el término «Convenio» significa este Convenio, su Anexo redactado para la aplicación del mismo y cualquier enmienda al Convenio o su Anexo.

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, excepto que de otra forma se especifique en el Anexo, los siguientes derechos para efectuar la transportación aérea internacional por una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante:
 - a. sobrevolar, su territorio in aterrizar;
 - b. hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c. hacer escalas en su territorio en los puntos especificados para la ruta en el Anexo, con el fin de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación.
2. Nada en el párrafo 1 de este Artículo será considerado como que se otorga el derecho a la empresa aérea de una Parte Contratante a participar en la transportación aérea entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, por escrito, dirigido a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte Contratante, a una empresa aérea para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas y de sustituir por otra, la empresa aérea anteriormente designada.

2. Al recibo de dicha notificación, cada parte Contratante otorgará sin demora, sujeto a las disposiciones de este Artículo, la correspondiente autorización de explotación a la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

3. Al recibo de la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este Artículo, la empresa aérea designada podrá en cualquier momento comenzar a explotar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, a condición de que esta cumpla con las disposiciones de este Convenio y de que esté en vigor para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 de este Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a denegar el otorgamiento de la autorización de explotación citada en el párrafo 2 de este Artículo o a otorgar dicha autorización bajo las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por la empresa aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio, si no está convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que la ha designado o a sus nacionales o a ambos.

Artículo 4

Revocación y Suspensión de Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar o retener una autorización de explotación o a suspender el ejercicio de cualquiera de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o a imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

a. en el caso de que la empresa aérea no cumpla con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la Parte Contratante que ha otorgado estos derechos, o

b. en el caso de que la empresa aérea deje de otro modo, de operar en conformidad con las condiciones prescritas conforme a este Acuerdo, o

c. en cualquier otro caso cuando no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenece a la Parte Contratante que le ha designado o a sus nacionales o a ambos, o

d. en el caso de que dicha empresa aérea no demuestre ante las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante que reúne los requisitos exigidos por las leyes y demás regulaciones jurídicas normal y razonablemente aplicadas por esas Autoridades de conformidad con la Convención.

2. A menos que la inmediata acción sea esencial para prevenir futuras infracciones de las leyes y demás regulaciones jurídicas mencionadas anteriormente, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo solamente podrán ser ejercidos después de consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. A menos que de otra manera se acuerde por las Partes Contratantes, dichas consultas comenzarán en un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 5

Impuestos, Derechos de Aduana y Tasas

1. Las aeronaves utilizadas por una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes mientras entren, salgan o sobrevuelen el territorio de la otra Parte Contratante, así como el combustible, los lubricantes, las piezas de repuesto, el equipo ordinario y las provisiones de aeronaves a bordo de las mismas, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales, impuestos en ocasión de la importación, exportación o tránsito de mercancías. Lo anterior también será aplicable a las mercancías arriba mencionadas a bordo de las aeronaves que sean consumidas durante el vuelo sobre el territorio de la última Parte Contratante.

Esta exención no se aplicará a los cargos correspondientes de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

2. El combustible, los lubricantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo ordinario que sean importados temporalmente dentro del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para ser instalados inmediatamente o después de su almacenaje o de otra manera tomados a bordo de la aeronave de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, o bien que sean reexportados del territorio de la primera Parte Contratante, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales mencionadas en el párrafo 1 de esta Artículo.

3. El combustible y los lubricantes puestos a bordo de las aeronaves de una empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes y usados en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos de aduana y otras tasas nacionales o locales mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, así como de cualesquiera otros cargos especiales por consumo, siempre que se cumplan las formalidades aduanales establecidas.

4. Cada Parte Contratante podrá poner bajo supervisión o control aduanal los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

5. Los productos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo, en tanto se hallen libres de la imposición de derechos u otros cargos no estarán sujetos a ninguna prohibición o restricción económica a la importación, exportación y tránsito que hubiera sido aplicable de otro modo a menos que tal prohibición o restricción se aplique a todas las empresas aéreas incluyendo las empresas aéreas nacionales, con respecto a los artículos mencionados en los párrafos del 1 al 3 de este Artículo.

6. Las disposiciones de este Artículo no podrán ser interpretadas en el sentido de que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de reintegrar los derechos de aduana que ya han sido impuestos a los productos anteriormente mencionados.

Artículo 6

Competencia justa y Capacidad

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para participar en la transportación aérea internacional amparada por este Convenio.

2. Los servicios convenidos a ser explotados por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán como su primordial objetivo la acomodación de tráfico en la ruta entre las Antillas Holandesas y Cuba.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse entre sí a fin de determinar las modalidades bajo las cuales las empresas aéreas designadas puedan explotar los servicios convenidos y especificar estas modalidades en el Anexo a este Convenio.

A este respecto cada Parte Contratante tomará en consideración los intereses de la otra Parte Contratante.

4. Cada Parte Contratante tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas o injustas que afecten de forma

adversa la posición competitiva de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

Artículo 7

Tarifas

1. Las tarifas que la empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes aplique al transporte designado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable, las características del servicio aéreo (tales como velocidad del avión y tipo de acomodación) y las tarifas de las otras empresas aéreas que explotan la misma ruta o parte de ella.

2. Las tarifas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo serán convenidas, siempre que sea posible, por las empresas aéreas designadas a través de los procedimientos para la determinación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Cuando esto no es posible las tarifas serán convenidas entre las empresas aéreas designadas. En cualquier caso las tarifas estarán sujetas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Las tarifas convenidas de conformidad con las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo serán sometidas a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para su implementación. Este plazo podrá ser reducido conforme al acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas.

4. La aprobación o desaprobación de las tarifas será dada expresamente por las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha de presentación, de acuerdo con el párrafo 3 de este Artículo.

5. Si una tarifa no puede convenirse de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo o si, durante el periodo pertinente según el párrafo 4 de este Artículo, una Autoridad Aeronáutica notifica a la otra su desaprobación de cualquier tarifa convenida acorde con las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en determinar la tarifa mediante entendimiento mutuo.

6. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a acuerdo sobre una tarifa sometida a ellas de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo o sobre la determinación de una tarifa conforme al párrafo 5 de este Artículo, la controversia será solucionada de conformidad con las disposiciones del Artículo 17 de este Convenio.

7. Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo continuarán en vigor hasta que se establezcan nuevas tarifas.

8. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes no podrán aplicar tarifas diferentes a aquellas que han sido aprobadas de conformidad con las disposiciones de este Artículo.

Artículo 8

Actividades Comerciales

1. Las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de boletos para la transportación aérea, así como otras facilidades requeridas para proporcionar la misma;

b) ocuparse directamente, y a discreción de la empresa en cuestión a través de sus agentes de la venta de transportación aérea en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. La empresa aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a su personal directivo, comercial, operacional y técnico según lo que requiera en función de brindar la transportación aérea.

3. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de la empresa aérea designada, ser satisfechos con su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Las actividades mencionadas serán llevadas a cabo de conformidad con las leyes y demás regulaciones jurídicas de la otra Parte Contratante.

5. Ambas Partes Contratantes de conformidad con lo estipulado en el Anexo 9 a la Convención, aceptarán eximir del requisito de visado, sin límite de tiempo, a las tripulaciones de las empresas aéreas designadas que realicen vuelos a sus respectivos territorios.

Artículo 9

Horario

1. La empresa aérea designada por cada Parte Contratante presentará a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para

su aprobación, con cuarenta y cinco (45) días de antelación, el horario de los servicios propuestos, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, configuración y número de asientos disponibles para el público. Cualquier cambio sostenido en el horario será también sometido a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

2. Las solicitudes de permisos para la explotación de vuelos adicionales podrán ser sometidas por la empresa aérea designada para su aprobación, directamente a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Artículo 10

Aplicación de Leyes, Regulaciones y Procedimientos

1. Las leyes, regulaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativas a la entrada en o a la salida desde su territorio de las aeronaves ocupadas en servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de tales aeronaves, serán cumplidas por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a la entrada en, y hasta e incluyendo la salida de dicho territorio.

2. Directamente o en nombre de las tripulaciones, pasajeros, carga o correo transportados por la aeronave de la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se deberán cumplir las leyes, regulaciones y procedimientos de la otra Parte Contratante con relación a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, despacho, aduana y cuarentena, a la entrada y hasta la salida del territorio de dicha Parte Contratante inclusive.

3. Los pasajeros, los equipajes y la carga en tránsito directo sobre el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, sólo serán sometidos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

4. Los derechos y cargos aplicados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes a las operaciones de la empresa aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el uso de los aeropuertos y otras facilidades de aviación en el territorio de la primera Parte, no serán superiores a los aplicados a las operaciones de cualquier empresa aérea ocupada en operaciones similares.

5. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra empresa aérea sobre la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus regulaciones de aduana, inmigra-

ción, cuarentena y similares; o en el uso de aeropuertos, aerovías y servicio de tráfico aéreo y facilidades asociadas bajo su control.

Artículo 11

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes Contratantes serán, durante el periodo que estén en vigor, reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que tales certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados en conformidad con las normas establecidas por la Convención.

Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, para los vuelos sobre su propio territorio el derecho de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y las licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 12

Doble Imposición

1. Los ingresos y ganancias provenientes de la explotación de las aeronaves en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

2. Las ganancias provenientes del traspaso de dominio de aeronaves explotadas en tráfico internacional estarán sujetas a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

3. El capital representado por las aeronaves explotadas en tráfico internacional y por la propiedad de bienes muebles pertenecientes a la explotación de tal aeronave estará sujeto a impuestos solamente en el Estado en el cual se encuentre situada la dirección efectiva de la empresa.

4. Lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo se aplicara también a los ingresos y a las ganancias provenientes de la participación en un pool, en un negocio conjunto o en una agencia de operación internacional.

Artículo 13

Transferencia de Fondos

1. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes serán libres de transferir a sus respectivos territorios el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos en el territorio de la otra Parte Contratante. En tal transferencia neta estarán incluidos los ingresos por ventas realizadas directamente o a través de agentes de los servicios de transportación aérea y de los servicios auxiliares o suplementarios y el interés comercial bancario obtenido sobre tales ingresos mientras estén en depósito esperando ser transferidos.

2. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes recibirán dentro de un plazo máxima de treinta (30) días a partir de su solicitud la aprobación para dicha transferencia en moneda libremente convertible, a la tasa de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta. Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán libres para efectuar dicha transferencia al recibo de la aprobación.

Artículo 14

Cooperación en materia de Seguridad

1. Las Partes Contratantes convienen en proporcionarse mutuamente la ayuda necesaria con vista a prevenir el secuestro ilegal de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

2. Cada Parte Contratante acuerda observar las disposiciones de seguridad no discriminatorias y generalmente aplicables, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, y tomar las medidas adecuadas para inspeccionar a los pasajeros y sus equipajes de mano. Cada Parte Contratante, además, considerará con benevolencia cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para la aplicación de medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros frente a una amenaza en particular.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aplicables establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Si una Parte Contratante se apartara de tales disposiciones, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas con esa Parte Contratante. A menos que de otra forma se acuerde por las Partes Contratantes, tales consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de

recibo de dicha solicitud. La falta de un acuerdo satisfactorio podrá constituir la base para la aplicación del Artículo 17 de este Convenio.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de cualquier Acuerdo Internacional referido a la seguridad de la aviación, en tanto las Partes Contratantes sean ambas Partes de estos Acuerdos.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilegal de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, aeropuertos y facilidades a la navegación, las Partes Contratantes se asistirán recíprocamente facilitando las comunicaciones destinadas a terminar con rapidez y seguridad tales incidentes o amenazas.

Artículo 15

Sistemas de Reservación por Computadora

1. El Sistema de Reservación por Computadora (SRC) significa un sistema computarizado que contiene información sobre programación de las empresas aéreas, disponibilidad de asientos, tarifas, y servicios relacionados a través del cual se pueden efectuar las reservaciones y/o expedir los boletos y que posibilita alguna o todas estas facilidades a los agentes de viaje.

2. Las Partes Contratantes acuerdan que:

a) el interés de los usuarios de la transportación aérea será protegido del uso indebido de dicha información incluyendo una presentación desorientadora;

b) la empresa aérea designada de una Parte Contratante y sus agentes tendrán libre y no discriminatorio acceso y uso de los SRC en el territorio de la otra Parte Contratante;

c) en el territorio de cada Parte Contratante prevalecerá la legislación nacional.

De no existir legislación nacional al respecto, se aplicará el Código de Conducta SRC de la OACI. En espera de la adopción de este Código de Conducta de la OACI, los lineamientos vigentes de la misma sobre SRC se aplicarán.

3. Una Parte Contratante garantizará, en su propio territorio, el acceso libre e inalterado al SRC escogido como su sistema primario por el transportista designado por la otra Parte Contratante. Ninguna Parte Contratante impondrá o permitirá que sean impuestos en su propio territorio al SRC del transportista designado de la otra Parte Contratante requerimientos más estrictos que los impuestos al SRC de su propio transportista designado, como con respecto a:

a) la operación y venta de los servicios SRC incluyendo la pantalla del SRC y las reglas de edición y:

b) el acceso y uso de las facilidades de comunicaciones, selección y uso de hardware y software técnicos o la instalación de hardware.

Artículo 16

Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente, de tiempo en tiempo, con vistas a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Convenio y cuando sea necesaria su modificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar una consulta, a celebrar a través de conversaciones o por correspondencia, que tendrá lugar dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibida la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes convengan en una prolongación o reducción de dicho periodo.

Artículo 17

Solución de Controversias

1. Si surge alguna controversia relativa a la interpretación o la aplicación de este Convenio, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán, en primera instancia, por resolver la misma mediante negociación. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo la controversia será remitida, a través de los canales diplomáticos, a las Partes Contratantes para negociaciones entre las mismas.

2. Si las Partes Contratantes no llegasen a un acuerdo mediante negociación según lo establecido en el párrafo 1, la controversia podrá, a solicitud de cualquier Parte Contratante someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero determinado por los dos árbitros seleccionados, a condición de que dicho tercer árbitro no sea nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una Nota Diplomática de la otra Parte solicitando arbitraje para la controversia, y el tercer árbitro será determinado dentro de un periodo adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes deja de designar su propio árbitro dentro del periodo de sesenta (60) días, o si el tercer árbitro no es determinado dentro del periodo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes

podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación de un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión amparada por el párrafo 2 de este Artículo.

Artículo 18

Modificación

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición de este Convenio, podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo 16 de este Convenio; tal modificación, si fuere convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor dos meses después de la fecha en la cual las Partes Contratantes se hayan informado recíprocamente, por escrito, que han completado sus trámites legales.

2. Cualquier enmienda del Anexo al presente Convenio será convenida, por escrito, entre las Autoridades Aeronáuticas y tendrá efecto en la fecha que sea determinada por dichas Autoridades.

Artículo 19

Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicadas a este Convenio.

2. Si un acuerdo multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, concierne a cualquier asunto amparado por este Convenio, entra en vigor, las disposiciones pertinentes de este Acuerdo reemplazarán las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

Artículo 20

Aplicabilidad

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Convenio se aplicará solamente a las Antillas Holandesas.

Artículo 21

Terminación

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; dicho aviso será comunicado

simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha del recibo del aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de denuncia sea retirado de común acuerdo antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso se estimará como recibido a los catorce (14) días después de recibido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

Registro en la OACI

Este Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23

Entrada en Vigor

Este Convenio se aplicará provisionalmente desde la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente dos (2) meses después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, a través de los canales diplomáticos, que han completado los trámites legales requeridos para darle efectividad a este Convenio.

EN FE DE LO CUAL los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Convenio.

DADO en duplicado en la Ciudad de La Habana, el día 7 del mes de Octubre de 1993, en los idiomas neerlandés, español, e inglés, siendo cada versión igualmente auténtica.

En el caso de cualquier inconsistencia prevalecerá la versión en inglés.

Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos

H. PHILIPSE

Por el Gobierno de la República de Cuba

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

Anexo

CUADRO DE RUTAS

1. Puntos a ser servidos por la empresa designada por las Antillas Holandesas;

Puntos en las Antillas Holandesas – Puntos intermedios – Puntos en Cuba – Puntos más allá.

2. Puntos a ser servidos por la empresa designada por la República de Cuba;

Puntos en Cuba – Puntos intermedios – Puntos en las Antillas Holandesas – Puntos más allá.

3. Los puntos no especificados en el Cuadro de Rutas arriba mencionado así como el otorgamiento de los derechos de quinta libertad serán acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Cada empresa aérea designada tendrá el derecho de operar tres vuelos por semana en las rutas especificadas con una capacidad máxima de 600 asientos.

5. La empresa aérea designada por las Antillas Holandesas puede operar bajo un acuerdo comercial con KLM (ej. bloqueo de espacios y/o compartición de códigos).

La empresa aérea designada por la República de Cuba puede tener la posibilidad de ejercer igual derecho con una empresa aérea a ser determinada en una etapa posterior.

6. Las empresas aéreas designadas pueden en algún o en todos los vuelos omitir puntos incluidos en las rutas especificadas y pueden servirlos en cualquier orden, previendo que el servicio sea originado en puntos de sus respectivos territorios.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES RESPECTIFS
DES ANTILLES NÉERLANDAISES ET DE CUBA ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Cuba, étant 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 en vue 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) L'expression "autorités aéronautiques" désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des communications des Antilles néerlandaises;

Pour la République de Cuba, le Président de l'Institut de l'aéronautique civile;

Ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions relevant actuellement dudit Président ou dudit Ministre;

b) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, et inclut également toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention aux termes des articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur ou ont été ratifiés par les deux Parties contractantes;

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

d) Le terme "tarif" s'entend de toute somme payée ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers et de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion du courrier, en transport aérien, y compris :

I) Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif;

II) Le coût des services auxiliaires offerts par les entreprises de transport aérien ou en leur nom et des conditions de leur prestation;

e) Le terme "territoire" désigne, pour chaque Partie contractante, les zones terrestres et leurs eaux territoriales adjacentes relevant de la souveraineté desdites Parties contractantes;

f) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention;

g) Les expressions "services convenus" et "route indiquée" désignent le service aérien international conformément à l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la section appropriée de l'annexe au présent Accord, respectivement;

h) Le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, ainsi que des provisions de commissariat;

i) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'annexe établie aux fins de son application et de tout amendement à l'Accord ou à l'annexe.

Article 2. Octroi des droits

1. À moins qu'il ne soit autrement précisé dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;

c) Le droit d'y faire escale en des points indiqués à l'annexe pour la route concernée aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées et de remplacer par une autre entreprise une entreprise désignée antérieurement.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que ses tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du

présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie, ou les deux.

Article 4. Révocation et suspension d'autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de refuser une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans le cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

b) Dans le cas où ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas, autrement, aux conditions d'exploitation prescrites en vertu du présent Accord; ou

c) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par ses ressortissants ou les deux; ou

d) Lorsque l'entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises en vertu des lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement, conformément à la Convention.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débiteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 5. Droits, douanes et redevances

1. Un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, à l'arrivée, au départ ou au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord dudit aéronef, sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres droits analogues imposés à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de marchandises. Cela s'applique également aux marchandises susmentionnées utilisées à bord de l'aéronef au cours du survol du territoire de la dernière Partie contractante.

Cette exonération ne s'applique pas aux redevances à acquitter pour les services aéroportuaires et aéronautiques.

2. Le carburant, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal, importés temporairement dans le territoire de l'une des Parties contractantes, destinés à être installés immédiatement ou après l'entreposage ou embarqués à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou jusqu'à ce qu'ils soient réexportés du territoire de la première Partie contractante, sont

exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Le carburant et les lubrifiants pris à bord de l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux sont exonérés de tous droits de douane nationaux et locaux et autres redevances visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute autre taxe spéciale de consommation, sous réserve du respect de la réglementation douanière.

4. Chaque Partie contractante peut garder sous surveillance ou contrôle douanier les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. Dans la mesure où aucun autre droit ou taxe ne frappe les biens visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdits biens ne sont soumis à aucune prohibition ou restriction d'ordre économique qui pourrait par ailleurs s'appliquer en ce qui concerne leur importation, exportation ou transit, sauf si la prohibition ou la restriction s'applique à toutes les entreprises de transport aérien, y compris les entreprises nationales, en ce qui touche les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

6. Les dispositions du présent article ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient déjà été perçus sur les articles en question.

Article 6. Concurrence loyale et capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Le principal objectif des services convenus exploités par les entreprises désignées des deux Parties contractantes consiste à assurer des accommodements relatifs au trafic sur les routes entre les Antilles néerlandaises et Cuba.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter mutuellement afin de déterminer les modalités en vertu desquelles les entreprises de transport aérien désignées peuvent exploiter les services convenus et préciser ces modalités dans l'annexe au présent Accord. À cet égard, chaque Partie contractante prend en considération les intérêts de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique compétitive déloyale susceptible de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 7. Tarifs

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à un niveau raisonnable qui tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse de l'aéronef et le type d'accommodement) et les tarifs

appliqués par les autres entreprises de transport aérien qui exploitent le même itinéraire ou une portion de celui-ci.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés, dans la mesure du possible, par les entreprises de transport aérien désignées en ayant recours à la procédure de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont convenus entre les entreprises de transport aérien désignées. Dans tous les cas, les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs convenus conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes quarante-cinq (45) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai peut être réduit avec le consentement des autorités aéronautiques.

4. L'approbation ou le rejet des tarifs peut être donné expressément par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article.

5. Lorsqu'un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, ou qu'au cours du délai prescrit au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité aéronautique son opposition au tarif établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 8. Exploitation commerciale

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes sont autorisées :

a) À établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires à l'exploitation du transport aérien;

b) À vendre sur ce même territoire, soit directement, soit à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, d'exploitation et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Les besoins en personnel, au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, peuvent être satisfaits en faisant appel soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y exploiter les services en question sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Les deux Parties, conformément aux recommandations de l'annexe 9 de la Convention, acceptent de dispenser sans délai les visas requis pour les membres d'équipage des entreprises de transport aérien désignées voyageant à destination de leurs territoires respectifs.

Article 9. Conditions d'exploitation

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, pour approbation, quarante-cinq (45) jours avant la mise en exploitation de ses services, les horaires, leur fréquence, le type d'aéronef utilisé, ainsi que la structure et le nombre de sièges mis à la disposition du public. Toute modification importante apportée aux horaires est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise de transport aérien désignée soumet pour approbation sa demande d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante concernant l'entrée et la sortie d'un aéronef affecté aux services aériens internationaux sur son territoire ou l'exploitation et la navigation dudit aéronef, s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de ladite Partie contractante et pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances applicables dans le territoire de l'une des Parties contractantes aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'util-

isation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de la première Partie ne sont pas plus élevés que ceux applicables aux activités de toute autre entreprise de transport aérien assurant des services similaires.

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

Article 11. Reconnaissance des certificats et permis

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

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 12. Double imposition

1. Les recettes et bénéfices découlant de l'exploitation d'un aéronef en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'un aéronef qui est exploité en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

3. Le capital que représentent un aéronef exploité en service aérien international et les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation dudit aéronef ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

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

Article 13. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de transférer dans leur territoire national l'excédent des recettes sur leurs dépenses dans le territoire de l'autre Partie contractante. Sont inclus dans ces transferts nets le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts bancaires commerciaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent l'agrément relatif à ces transferts au plus tard dans les trente (30) jours suivant le dépôt de la demande à cet effet en monnaie librement convertible au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert proprement dit dès réception de l'agrément.

Article 14. Coopération en matière de sécurité

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'un aéronef ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, des aéroports ou d'autres installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement applicables, exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, chaque Partie contractante accueille avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs ou de ses passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsqu'une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations. À moins que les Parties n'en conviennent autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. À défaut d'une entente satisfaisante, l'application de l'article 17 du présent Accord pourrait s'imposer.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de tout accord international relatif à la sécurité aérienne, dans la mesure où les Parties contractantes sont toutes deux Parties à cet accord.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite compromettant la sécurité d'un aéronef, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace.

Article 15. Système informatisé de réservation

1. Un système informatisé de réservation (SIR) s'entend d'un système informatisé qui contient des renseignements sur les horaires des entreprises de transport aérien, le nombre de sièges disponibles, les tarifs et les services connexes et grâce auquel les réservations peuvent être faites et/ou les billets émis et qui met à la disposition des agences de voyage la totalité ou une partie de ces moyens.

2. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé de toute utilisation abusive de ces renseignements, y compris de toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système de SIR et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) La législation nationale prévaudra sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

En l'absence de législation nationale, le Code de conduite OACI sur les SIR sera applicable. En attendant l'adoption de ce Code de conduite OACI par l'Assemblée de l'OACI, les lignes directrices de l'OACI concernant les SIR seront applicables.

3. Une Partie contractante garantit au SIR choisi comme son système principal par le transporteur désigné de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes, sur son territoire, n'imposera ou ne permettra que soient imposées sur le SIR du transporteur désigné de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées sur le SIR de son propre transporteur désigné en ce qui concerne :

a) L'exploitation et la vente de services SIR, y compris les règles concernant l'affichage et la mise en forme;

b) L'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, le choix et l'utilisation de matériel technique et logiciel ou l'installation de matériel.

Article 16. Consultation

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et elles se consultent, si nécessaire, en vue d'y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander la tenue de consultations qui peuvent avoir lieu oralement ou par écrit. Ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

Article 17. Règlement des différends

1. En cas de différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend est soumis à la décision des Parties contractantes par la voie diplomatique.

2. Lorsque les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation tel que prévu au paragraphe 1, le différend peut, à la demande de l'une des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que le troisième arbitre n'est ressortis-

sant d'aucune des Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

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

Article 18. Modification

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations conformément à l'article 16 du présent Accord; toute modification ainsi convenue entre les Parties contractantes prend effet dans les deux mois après la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs obligations légales.

2. Toute modification de l'annexe au présent Accord fait l'objet d'un accord écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date à déterminer par lesdites autorités.

Article 19. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Advenant l'entrée en vigueur d'un accord multilatéral concernant un point qui fait l'objet du présent Accord et qui est accepté par les deux Parties, les dispositions pertinentes dudit accord l'emportent sur les dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 20. Applicabilité

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'aux Antilles néerlandaises.

Article 21. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, de sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de la signature et entrera en vigueur définitivement deux (2) mois après la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par un échange de notes diplomatiques que leurs obligations légales nécessaires pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

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

Fait en double exemplaire à la Havane, le 7 octobre 1993, en langues néerlandaise, espagnole et anglaise, chacun des textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-bas :

H. PHILIPSE

Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

ROGELIO ACEVEDO GONZALES

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Points desservis par l'entreprise de transport aérien désignée des Antilles néerlandaises.

Points aux Antilles néerlandaises - Points intermédiaires - Points à Cuba - Points au-delà.

2. Points desservis par l'entreprise de transport aérien désignée de la République de Cuba.

Points à Cuba - Points intermédiaires - Points aux Antilles néerlandaises - Points au-delà.

3. Les points qui ne sont pas indiqués dans le tableau des routes susmentionné ainsi que l'octroi de droits de cinquième liberté seront convenus par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'exploiter trois vols par semaine sur les routes indiquées avec une capacité maximum de 600 sièges.

5. L'entreprise de transport aérien désignée des Antilles néerlandaises peut exploiter dans le cadre d'accords commerciaux avec KLM (par exemple réservation de capacité et/ou partage de codes).

L'entreprise désignée par la République de Cuba pourra exercer des droits égaux avec une entreprise de transport aérien qui sera déterminée à un stade ultérieur.

6. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent omettre sur l'un quelconque ou tous les vols des points inclus sur les routes indiquées et peuvent les desservir dans tous les ordres, sous réserve que le service origine de points dans leurs territoires respectifs.

