

No. 40033

**Netherlands
and
Algeria**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the People's Democratic Republic of Algeria (with annex). Algiers, 22 March 1987

Entry into force: *26 November 1992 by notification, in accordance with article XVI*

Authentic texts: *Arabic, Dutch and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

**Pays-Bas
et
Algérie**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports aériens (avec annexe). Alger, 22 mars 1987

Entrée en vigueur : *26 novembre 1992 par notification, conformément à l'article XVI*

Textes authentiques : *arabe, néerlandais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

ملحق
جدول الطرقات

(1) (أ) هولندا

الطرق التي يمكن استغلالها من طرف المؤسسة المعينة من قبل
حكومة مملكة هولندا
أمستردام - نقطة وسيطة تحدد بالاتفاق مشترك-الجزائر العاصمة
- نقاط فيما بعد تحدد بموجب اتفاق مشترك و العكس.

(ب) الجزائر

الطرق التي يمكن استغلالها من طرف المؤسسة المعينة من قبل حكومة
الجمهورية الجزائرية :

الجزائر العاصمة - نقطة وسيطة تحدد بالاتفاق مشترك

أمستردام - نقاط فيما بعد تحدد بموجب اتفاق مشترك

(2) يمكن تجاهل بعض النقاط الواردة في جدول الطرق أثناء جزء أو

كل من عمليات الطيران على اختيار المؤسسات المعينة .

(3) يمكن استغلال النقاط الآتية في جدول الطرق وفقا لى ترتيب .

(4) عند استغلال المؤسسة المعينة لخطها يمكن لها التوقف

عند نقطة أو عدة نقاط أخرى من دون النقاط المرخص بها في جدول الطرق الا أنها
لا تتمتع بالحق في الحركة بين هذه النقطة أو النقاط و اقليم دولة الطرف
الأخر المتعاقد .

يستفيد هذا الاتفاق بعد سنة من تاريخ استيلاء الطرف الآخر المتعاقد للاعلان الا اذا سحب اعلان الالفاء بموجب اتفاق مشترك قبل انقضاء هذه المدة.

في حالة عدم وجود اعم بالاستلام من قبل الطرف الآخر المتعاقد يعتبر هذا الاعلام كأنه استلم بعد أربعة عشرة (14) يوما من استيلاءه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

و اثباتا لذلك ، فاعن الموقعين أدناه المفوضين قانونيا من طرف حكومتيهما وقعا على هذا الاتفاق.

حرر في نسختين بالجزائر في 22 مارس 1987

باللغات النيرلاندية و العربية و الفرنسية و لكل نص نفس القيمة القانونية

عن حكومة الجمهورية
الجزائرية الديمقراطية الشعبية
رشيد بن يلس
وزير النقل

عن حكومة مملكة هولندا
هانس فان دان
وزير الشؤون الخارجية

وفي هذه الحالة يكون الحكم الثالث من رعايا دولة أخرى :
فيتصرف هذا الأخير بصفته رئيس المحكمة و يحدد المكان الذي يجري
فيه التحكيم .

(3) يتعهد الطرفان المتعاقدان بالامتثال لكل قرار صادر طبقاً للفقرة
الثانية لهذه المادة .

(4) توزع نفايات التحكيم بالتساوي ما بين الطرفين المتعاقدين .

المادة الرابعة عشرة) اذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أحد أحكام هذا الاتفاق
أو ملحقه ، يحق له أن يستشير الطرف الأخر .

تتطلب هذه الاستشارات ما بين سلطات الطيران المختصة عن طريق المناقشات
و المراسلات بعد ستين (60) يوماً على الأكثر من تاريخ الطلب .

(2) يتفق الطرفان المتعاقدان بواسطة مذكرات دبلوماسية على كل تعديل

لهذا الاتفاق أو ملحقه مقرر خلال الاستشارات المشار إليها في الفقرة الأولى أعلاه .

(3) يدخل كل تعديل للاء اتفاق حيز التنفيذ انطلاقاً من تاريخ

اشعار الطرفين المتعاقدين بعضهما الآخر كتابياً بمطابقة الإجراءات الدستورية
المطلوبة لهذا الغرض .

(4) يبدأ سريان كل تعديل يطرأ على ملحق هذا الاتفاق من تاريخ تبادل

المذكرات الدبلوماسية المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة .

المادة الخامسة عشرة) يتم تعديل هذا الاتفاق بتبادل مذكرات دبلوماسية حتى يتسنى تحقيق
الانسجام مع أي اتفاق متعدد الأطراف قد يربط بين الطرفين المتعاقدين .

المادة السادسة عشرة) (1) يسري هذا الاتفاق ابتداءً من تاريخ اشعار الطرفين كليهما بمطابقة الإجراءات
الدستورية لهذا الغرض .

(2) فيما يخص المملكة الهولندية لا يسري هذا الاتفاق الا على جهة المملكة

الممتدة على أوروبا .

المادة السابعة عشرة) يحق لكل طرف متعاقد تبليغ الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بالكتابة و عن

الطريق الدبلوماسية قراره بالغاء هذا الاتفاق

يرسل هذا الاعلان في آن واحد الى منظمة الطيران المدني الدولي .

6) و اذا لم تتوصل سلطات الطيران الى اتفاق حول تحديد التعريف المشار اليه في الفقرة 5 أعلاه ، فيمكن تسوية الخلاف وفقا لأحكام المادة 13 من هذا الاتفاق.

7) تبقى التعريفات المحددة طبقا لنصوص هذه المادة سارية المفعول الى أن توضع تعريفات جديدة وفقا لأحكام هذه المادة بغض النظر على أحكام الفقرات السابقة في هذه المادة.

8) يحق للمؤسسة المعنية لأحد الطرفين تطبيق في أي وقت تعريفه وافقت على تطبيقها سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر لفائدة مؤسسة الخاصة أو مؤسسة أية دولة أخرى.

مادة الحادية عشرة) يمنح كل طرف متعاقد المؤسسة المعنية للطرف الآخر الحق في استعمال الاعيرادات الناتجة عن نقل المسافرين ، و البضائع و البريد لاجراء النفقات المرتبطة بالمجرى العادي لعملياتها في اقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر و الاعدالة الحرة لفائض الاعيرادات بالسعر الرسمي للصرف.

تم هذه الاعدالة بصفة منتظمة في مهلة معقولة طبقا لنظام الصرف الساري.

مادة الثانية عشرة) بروح تعاونية وثيقة تستير سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين بعضهما البعض من حين الى آخر لضمان التطبيق و المراجعة الحسنة لأحكام هذا الاتفاق و ملحقه .

مادة الثالثة عشرة) 1) في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق يحاول الطرفان المتعاقدان تسويته عن طريق المفاوضة في المرحلة الأولى، 2) اذا فشل الطرفان المتعاقدان في تسويته بواسطة المفاوضة يمكن لهما أن يتفقا على عرض النزاع على قرار شخص أو أية هيئة أو برضاء أحدهما على قرار محكمة مكونة من ثلاثة (3) محكمين ، اثنين معينين من الطرفين المتعاقدين و الثالث معين من الاثنين الأوليين

يعين كل طرف متعاقد حكما في مهلة ستين يوما (60) انطلاقا من تاريخ تسليم أحد الطرفين عن الطريق الدبلوماسي مذكرة يطلب بموجبها التحكيم في حين أن الحكم الثالث يتم تعيينه في مهلة اضافية محددة بستين (60) يوما .

و في حالة عدم تعيين حكم من قبل أي أحد الطرفين المتعاقدين في الأجل المحدد أو حالة عدم تعيين الحكم الثالث في الأجل المحدد يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو أكثر حسب الأحوال.

3) لا يجوز تفريغ التجهيزات العادية للطائرات، قطع غيارها الداخلي والاحتياطات من الوقود و الزيوت الموجودة على متن الطائرات المستعملة من المؤسسة المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر الا برضاء السلطات الجمركية لهذا الاقليم .

تخضع هذه المواد الى حاس استعمالها أو إعادة تمديدها أو تغيير توجيهها الى الرقابة الجمركية .

المادة العاشرة: 1) يحدد السعر القابل للتطبيق في الخدمات المتفق عليها بين اقليمي الطرفين المتعاقدين بنسب معقولة بأخذ اعتبار كل العناصر المحددة و المتضمنة كلفة الاستغلال و ربح معقول و ميزات كل خدمة و التعريفات المطبقة من طرف مؤسسات نقل جوي أخرى . 2) تحدد التعريفات المشار اليها في الفقرة الأولى من هذه المادة في حدود الامكان ، باتفاق مشترك بين المؤسسات المعنية لكلي الطرفين المتعاقدين وبعد استشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل على نفس الطريق و على جزء منه .

تلتزم المؤسسات المعنية ، بقدر المستطاع بتحقيق هذا الاتفاق باللجوء الى اجراء تحديد التعريفات الموضوعية من قبل اتحاد النقل الجوي الدولي .

3) تعرض التعريفات المشار اليها في الفقرة الأولى من هذه المادة الى مصادقة سلطات الطيران المدني لكلي الطرفين المتعاقدين قبل 45 يوما من التاريخ المقرر لدخولها حيز التنفيذ .

و في حالات خاصة يتسنى تخفيض هذه الفترة شريطة اتفاق السلطات المذكورة .

4) يمكن أن تتم المصادقة المشار اليها في الفقرة 3 من هذه المادة بمسبة واضحة ، و اذا انقضت مهلة 30 يوما انطلاقا من تاريخ عرض طلب مصادقة التعريفات من غير أن تخبر سلطات الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين و سلطات الطيران للطرف المتعاقد بعدم رضاها بهذه التعريفات ، تعتبر هذه التعريفات مقبولة . و اذا قبلت سلطات الطيران فترة أقل لتقديم التعريفات يمكنها أيضا

أن تتفقا على أن تكون الفترة الممنوحة للسلطات لتقديم اعتراضها أقل من 30 يوما . 5) و في حالة ما اذا رفضت سلطات الطيران المصادقة على التعريفات

التي عرضت عليها من قبل المؤسسات المعنية أو لحسابها طبقا للفقرة 4 من هذه المادة و خلال فترة 30 يوما المعمول بها طبقا للفقرة 4 أعلاه ، تحاول سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين أن تحدد التعريفات باتفاق مشترك .

المادة السابعة : تعتبر شهادات صلاحية الملاحة وبراءة الكفاءة و الشهادات الصلحة أو المحددة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين و التي لا زالت نافذة المفعول صالحة لاستغلال الخدمات المتفق عليها شريطة أن تكون هذه الشهادات و البراءات الكفاءة الصلحة أو صادقا عليها وفقا للقواعد المعدة طبقا للاتفاقية يحتفظ طرف متعاقد بحق عدم الاعتراف بصحة براءات الكفاءة و الشهادات الصلحة لرعاياه من قبل الطرف الأخرى غرض الطيران فوق اقليمه الخاص.

المادة الثامنة : 1) لا تزيد الرسوم المفروضة في اقليم أحد الطرفين المتعاقدين و الخاصة باستعمال المطارات أو منشآت الطيران الأخرى من قبل طائرات مؤسسة نقل جوي معينة على تلك التي تفرض على طائرات مؤسسة نقل جوي وطنية تقوم بخدمات دولية ماثلة.

2) لا يجوز لأى طرف متعاقد أن يفضل مؤسسته الخاصة أو أية مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة معينة للطرف الأخرى في تطبيق أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الهجرة و حادلات الحجز المحمي و تنظيمات أخرى ماثلة و لا في استعمال المطارات و الطرق الجوية و خدمات الحركة الجوية و المنشآت المرتبطة بها و الواقعة تحت اشرافها .

المادة التاسعة : 1) تعفى من الرسوم الجمركية و نفقات التفتيش و الرسوم الأخرى عند الدخول الى اقليم الطرف المتعاقد الأخرى الطائرات التي تستعملها المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين في الحركة الدولية ، و كذلك تجهيزاتها العادية و قطع غيارها و احتياطاتها من الوقود و الزيوت، و ذخايرها على متن الطائرة (بما فيها المواد الغذائية المشروبات و التبغ)، و أجهزتها الاعلانية شريطة أن تبقى هذه التجهيزات و الاحتياطات و الذخائر على متن الطائرة الى أن تتم اعادة تصديرها.

2) تطبق الاعفاءات الممنوحة وفقا لهذه المادة على الأشياء المشار

اليها في الفقرة 1 من هذه المادة في حالة :

أ) دخولها الى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة المؤسسة المعنية

للطرف الأخرى و لحسابه .

ب) الاحتفاظ بها على متن الطائرات للمؤسسة المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين

أثناء وصولها الى اقليم الطرف الأخرى أو مغادرته له .

ج) أخذها على متن طائرات المؤسسة المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين في اقليم

الطرف المتعاقد الأخرى و المخصصة للاستعمال في اطار استغلال الخدمات الجوية

(أ) متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

(ب) متطلبات حركة المنطقة التي تعبرها المؤسسة المعنية أخذاً بالاعتبار الخدمات الأخرى للنقل الجوي المعدة من قبل مؤسسات النقل الجوي للدول الموجودة بالمنطقة .
(ج) متطلبات الخدمات الطويلة المدى .

(5) لتحقيق المبادئ المنصوص عليها في هذه المادة تعرض المؤسسة المعنية لطرف متعاقد على سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر خلال 30 يوم على الأكثر قبل بداية استغلال الخدمات المتفق عليها ، برنامج الاستغلال المتضمن عدد الرحلات و أنواع الطائرات المستعملة و أيام و أوقات الاستغلال و تغييراتها اللاحقة .

المادة السادسة : تطبق قوانين و أنظمة كل طرف متعاقد و المتعلقة بدخول الطائرات المستعملة للملاحة الدولية في إقليمه و الخروج منه أو الخاصة بالاستغلال و ملاحه هذه الطائرات أثناء وجودها بحدود إقليمه على طائرات المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

(2) يلتزم المسافرون و الطاقم و مرسلو البضائع اما شخصياً و اما من خلال طرف ثالث يعمل باسمهم و لحسابهم باحترام القوانين و الأنظمة التي تحكم دخول و ابقاء و خروج المسافرين و الطاقم و البضائع و البريد في إقليم دولة كل طرف متعاقد ، مثل تلك التي تطبق بالدخول و لشكليات العطله و الهجرة و الجمارك و التدابير الناجمة عن الأنظمة الصحية
(3) يخضع المسافرون الذين يعبرون إقليم دولة طرف متعاقد لرقابة جد مختصرة باستثناء تدابير الأمن المتخذة ازاء الأعمال اللاشعريه ضد الطيران المدني .

تعفى البضائع و الأمتعة في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية و الرسوم المماثلة لها الأخرى

المادة الرابعة : 1) يحق لكل طرف متعاقد أن يلغى رخصة الاستغلال المنصوص عليها في المادة 3 من هذا الاتفاق أو أن يوقف ممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق من طرف المؤسسة التي عينها الطرف الآخر المتعاقد أو أن يخضع ممارسة هذه الحقوق الى الشروط التي يراها ضرورية في حالة :

أ) عدم اقتناعه بأن حصة غالبية للملكية و الرقابة الفعلية لهذه المؤسسة تعود للطرف الذي قام بتعيين المؤسسة أو لرعاياه أو لكليهما أو في

ب) عدم انتشار هذه المؤسسة لقوانين و أنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، أو في

ج) عدم استغلال الخدمات المتفق عليها من قبل هذه المؤسسة وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق و ملحقه .

2) ماعدا اذا كان الالغاء أو الابقاف أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة ذات ضرورة فورية تفاديا لمخالفات جديدة للقوانين و الأنظمة ، فانه لا يمكن ممارسة مثل هذا الحق الا بعد استشارة الطرف المتعاقد الآخر .

مادة الخامسة : 1) تتمتع المؤسسات المعنية بامكانيات عادلة و متوافية فيما يخص استغلال الخدمات المتفق عليها .

2) يجب على المؤسسات المعنية أن تراعي أثناء استغلالها للخدمات المتفق عليها ، مصالح مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر حتى لا تمس دون حق خدمات هذه الأخيرة على كل أو جزء من نفس الخط .

3) يجب أن تلبي الحمولة المعروضة من طرف المؤسسات المعنية الحاجيات العمومية في ما يخص النقل الجوي على الطرق المعنية و يتمثل الهدف الرئيسي للمؤسسات المعنية في ضمان حمولة كافية حسب معامل استعمال معقول على المقتضيات العادية و المحتملة لنقل المسافرين و البضائع و البريد بين البلد التابعة له للمؤسسة المعنية و البلد التي تتجه اليها الحركة .

4) يتم نقل المسافرين و البضائع و البريد المنقولين و المنزلين في الخدمات المتفق عليها في اقليم دول أخرى وفقا للمبدأ العام القائل بمطابقة الحمولة لما يلزمي .

هـ) تأخذ عبارة " مؤسسة النقل الجوي " و توقف غير تجاري " المعاني التي تعطيها اياها المادة 96 من الاتفاقية .

و) تعنى عبارة " الخدمة المتفق عليها" النقل الجوي المنتظم للمسافرين و الأمتعة و البضائع على الطرف المحددة في جدول الطرق المرفق و المعد تطبيقا لهذا الاتفاق .

المادة الثانية : 1) يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية :
للمؤسسة المعنية :

- أ) عبور اقليم الطرف المتعاقد الآخر دون العبوط فيه .
 - ب) اجراء توقفات غير تجارية في هذا الاقليم .
 - ج) اجراء توقفات في هذا الاقليم في اطار الخدمات المتفق عليها لحمل و انزال المسافرين و البضائع و البريد المنقولين في الحركة الدولية .
- 2) لاحكم في الفقرة 1 من هذه المادة يمكن التأويل منه منح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في تحميل بأجر أو تنفيذ لعقد ايجار في اقليم دولة الطرف الآخر المتعاقد ، المسافرين و البضائع و البريد في اتجاه نقطة أخرى من اقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد .

المادة الثالثة : 1) يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابيا مؤسسة نقل جوي لاستغلال الخدمات المتفق عليها .

2) يمنح الطرف المتعاقد الذي استلم اشارة التعيين المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، دون آجال ، مع مراعاة أحكام الفقرتين الثالثة و الرابعة لهذه المادة رخصة الاستغلال المناسبة .

3) يحق لسلطات الطيران الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين الزام المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر باعدال الشبكات أنها تستجيب للشروط المنصوص عليها في القوانين و الأنظمة المطبقة ، عاديا و بعدل ، من قبل هذه السلطات في استغلال الخدمات الجوية المولية طبقا لأحكام الاتفاقية .

4) يحق لكل طرف متعاقد الامتناع عن منح رخصة الاستغلال المشار اليها في الفقرة 2 من هذه المناقشة أو فرض أية شروط تراها ضرورية لاستغلال الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق ، من طرف المؤسسة المعنية في حالة عدم اقتناع هذا الطرف بأن حصة غالبية من ملكية و الرقابة الفعلية لهذه المؤسسة تعود للطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أولرعاياه أو لكل منهما .

ان حكومة مملكة هولندا

و حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار اليهما فيما يلي:

ب: الطرفين المتعاقدين

باعتبار مملكة هولندا و الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية طرفين
من أطراف الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي و المفتوحة للامضاء
بشيكاغو في 1944/12/07

رغبة منهما في تنميسة العلاقات بين البلدين بقدر الامكان
و كذلك التعاون الدولي في مجال النقل الجوي .

رغبة منهما في ابرام اتفاق بشأن احداث خدمات جوية
منتظمة بين اقليمهما و ما ورائهما .

قد اتفقا على ما يلي:

المادة الأولى: لتطبيق هذا الاتفاق و ملحقه

(أ) تعنى عبارة " اتفاقية " الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني

الدولي ، المفتوحة للامضاء بشيكاغو في 1944/12/07 .

(ب) تعنى عبارة " سلطات الطيران " وزير النقل بالنسبة للجمهورية

الجزائرية الديمقراطية الشعبية و وزير النقل و الأشغال العمومية بالنسبة
لمملكة هولندا أو في كلتي الحالتيين كل شخص أو هيئة مخولة بأداء الوظائف
التي تنسب اليهما حاليا .

(ج) تعنى عبارة " مؤسسة معينة " مؤسسة النقل الجوي المعنية من

قبل احد الطرفين وفقا للمادة 3 من هذا الاتفاق ، لاستغلال الخدمات الجوية
المتفق عليهما .

(د) تعنى عبارة " الاقليم " بالنسبة لدولة ما المناطق الأرضية

و المياه الإقليمية المحاطة بها التي تخضع لسيادة هذه الدولة .

اتفاق
يتعلق بالنقل الجوي
بين
مملكة هولندا
والحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende de luchtvaart

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije, hierna te noemen de „Overeenkomstsluitende Partijen”,

Overwegende dat het Koninkrijk der Nederlanden en de Democratische Volksrepubliek Algerije Partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944,

Verlangende de betrekkingen tussen beide landen alsmede de internationale samenwerking op het gebied van de luchtvaart zoveel mogelijk te bevorderen,

Verlangende een overeenkomst te sluiten ten einde geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de daarbij behorende bijlage wordt verstaan onder:

a) „het Verdrag”: het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

b) „luchtvaartautoriteiten”: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat en wat de Democratische Volksrepubliek Algerije betreft de Minister van Verkeer en Visserij, of, in beide gevallen, iedere persoon of instelling, bevoegd tot het vervullen van de functies waarmede zij thans zijn belast;

c) „aangewezen maatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen is aangewezen overeenkomstig artikel III van deze Overeenkomst, voor het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten;

d) „grondgebied”: met betrekking tot een Staat, het land en de daaraan grenzende territoriale zee onder soevereiniteit van bedoelde Staat;

e) „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden”: dat wat er onder verstaan wordt in artikel 96 van het Verdrag;

f) „overeengekomen dienst”: het geregeld luchtvervoer van passagiers, bagage en vracht op de routes omschreven in de als bijlage hierbij gevoegde routetabel, opgesteld ingevolge deze Overeenkomst.

Artikel II

1. Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor de aangewezen maatschappij:

- a. over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder te landen;
- b. op bedoeld grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel-einden; en
- c. voor overeengekomen diensten op bedoeld grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen enkele bepaling van het eerste lid van dit artikel mag zo worden uitgelegd dat daardoor aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen het recht zou worden verleend om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen en deze tegen vergoeding of op basis van een huurcontract te vervoeren naar een ander punt op het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel III

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om door middel van een schriftelijke kennisgeving een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. De Overeenkomstsluitende Partij die de kennisgeving van aanwijzing heeft ontvangen, verleent onverwijld, en onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij de passende exploitatievergunning.

3. De luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het bewijs levert, dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden welke op het gebied van de exploitatie van de internationale luchtdiensten worden voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, door de genoemde autoriteiten worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning, bedoeld in het tweede lid van dit artikel, niet te verlenen of de voorwaarden te stellen die haar noodzakelijk mochten lijken voor de uitoefening door de aangewezen maatschappij van de rechten genoemd in artikel II van deze Overeenkomst, indien bedoelde Overeenkomstsluitende Partij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, dan wel bij beide.

Artikel IV

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning, bedoeld in artikel III van deze Overeenkomst, in te trekken of de uitoefening door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij van de rechten, omschreven in artikel II van deze Overeenkomst, te schorsen, dan wel de uitoefening van deze rechten te onderwerpen aan de voorwaarden die zij noodzakelijk acht, indien:

a) zij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, dan wel bij beide; of indien

b) deze maatschappij zich niet heeft gehouden aan de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten heeft verleend; of indien

c) deze maatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert overeenkomstig de voorwaarden gesteld in deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage.

2. Tenzij het intrekken, het schorsen of het stellen van de voorwaarden bedoeld in het eerste lid van dit artikel onmiddellijk noodzakelijk is om nieuwe inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen, kan een zodanig recht niet worden uitgeoefend dan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel V

1. De aangewezen maatschappijen genieten billijke en gelijke mogelijkheden bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen maatschappijen rekening met de belangen van de lucht-

vaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde de diensten van bedoelde Partij op de gehele route of op een gedeelte daarvan niet onredelijk te treffen.

3. De capaciteit die wordt ingezet door de aangewezen maatschappijen moet in overeenstemming zijn met de behoefte van het publiek aan luchtvaartvervoer op de omschreven routes; hun voornaamste doel is, bij een redelijke beladingsgraad, te voorzien in een vervoerscapaciteit die voldoende is voor de bestaande en redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het land waartoe de aangewezen maatschappij behoort en de landen waar de eindbestemming van het vervoer ligt.

4. Bij het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen of afgezet op overeengekomen diensten op de grondgebieden van derde landen, wordt rekening gehouden met het algemene beginsel dat de vervoerscapaciteit moet zijn aangepast:

a) aan de behoeften aan vervoer van en naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) aan de behoeften aan vervoer van het gebied via hetwelk de aangewezen maatschappij gaat, rekening houdend met de andere luchtvaartdiensten, ingesteld door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten, gelegen in het desbetreffende gebied; en

c) aan de vereisten van de lange-afstandsdiensten.

5. Voor de toepassing van de beginselen vervat in dit artikel zendt de maatschappij die is aangewezen door een Overeenkomstsluitende Partij, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, uiterlijk dertig (30) dagen voor het begin van de exploitatie van de overeengekomen diensten, het exploitatieprogramma omvattend de frequenties, de te gebruiken types luchtvaartuigen, de dagen en het tijdschema van de vluchten en de latere wijzigingen daarin.

Artikel VI

1. De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbend op de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebruikt in het internationale luchtverkeer, of betrekking hebbend op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun aanwezigheid binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De passagiers, de bemanningsleden en de verladingsleden van vrachtdiensten, hetzij persoonlijk hetzij door tussenkomst van een derde handelende in hun naam en voor hun rekening, zich te houden aan de wetten

en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij de binnenkomst, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden, vracht en postzendingen, zoals die welke van toepassing zijn op de binnenkomst, op de uitreisformaliteiten, op de immigratie, op de douane en op de uit de gezondheidsvoorschriften voortvloeiende maatregelen.

3. De passagiers op doorreis door het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn slechts onderworpen aan een zeer eenvoudige controle, met uitzondering van veiligheidsmaatregelen tegen onwettige handelingen gericht tegen de burgerlijke luchtvaart. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VII

De bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid en vergunningen die zijn verleend of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits deze bewijzen en vergunningen zijn verleend of geldig verklaard overeenkomstig de normen vastgesteld krachtens het Verdrag. Niettemin behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor om, wat betreft het vliegen boven haar eigen grondgebied, de aan haar eigen onderdanen door de andere Overeenkomstsluitende Partij verleende bewijzen van bevoegdheid en vergunningen niet als geldig te erkennen.

Artikel VIII

1. De rechten die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, mogen niet hoger zijn dan die opgelegd aan luchtvaartuigen van de nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel IX

1. De luchtvaartuigen die in internationaal verkeer door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij worden gebruikt, alsmede hun normale uitrusting, hun reserveonderdelen, hun reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen en hun boordvoorraden, (met inbegrip van proviand, dranken en tabak) en hun reclamemateriaal, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken, reserves en voorraden aan boord blijven van de luchtvaartuigen totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. De vrijstellingen verleend krachtens dit artikel zijn eveneens van toepassing op de zaken vermeld in het eerste lid van dit artikel wanneer zij:

a) op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ingevoerd door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij of voor haar rekening;

b) aan boord blijven van de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of bij vertrek uit bedoeld grondgebied;

c) aan boord zijn genomen door luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en zijn bestemd om te worden gebruikt bij de exploitatie van de luchtdiensten.

3. De normale boorduitrusting, de reserveonderdelen alsmede de boordvoorraden en de reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen die zich bevinden aan boord van de luchtvaartuigen gebruikt door de aangewezen maatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden uitgeladen dan met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. De desbetreffende produkten worden geplaatst onder toezicht van de douane totdat zij zijn gebruikt of weer uitgevoerd of totdat zij een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel X

1. De tarieven die gelden voor de overeengekomen diensten voor het vervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen worden vastgesteld op een redelijk niveau waarbij rekening wordt gehouden met alle bepalende bestanddelen, waaronder de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van iedere dienst en de tarieven die worden toegepast door andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De tarieven genoemd in het eerste lid van dit artikel worden, indien mogelijk, vastgesteld in gemeenschappelijk overleg door de aangewezen maatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen en na raadpleging van de andere luchtvaartmaatschappijen die vliegen op dezelfde route of op een gedeelte daarvan. De aangewezen maatschappijen moeten, voor zover mogelijk, deze overeenstemming bereiken met gebruikmaking van de door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) bepaalde procedure voor de vaststelling van tarieven.

3. De tarieven bedoeld in het eerste lid van dit artikel worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorziene datum van inwerkingtreding. In bijzondere gevallen kan deze termijn worden bekort op voorwaarde dat bedoelde autoriteiten ermee instemmen.

4. De goedkeuring bedoeld in het derde lid van dit artikel kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien binnen dertig (30) dagen na de datum waarop de tarieven zijn voorgelegd, de luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen niet aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben medegedeeld niet in te stemmen met de tarieven die aan hen zijn voorgelegd, worden deze tarieven geacht te zijn goedgekeurd. Indien zij een kortere termijn voor de indiening van de tarieven aanvaarden, kunnen de luchtvaartautoriteiten eveneens overeenkomen dat de termijn waarbinnen de autoriteiten hun bezwaar kunnen indienen, korter is dan dertig (30) dagen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten het tarief dat krachtens het vierde lid van dit artikel door een van de aangewezen maatschappijen of voor haar rekening aan hen is voorgelegd, binnen de in het vierde lid hierboven bedoelde termijn van dertig (30) dagen afwijzen, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief vast te stellen in gemeenschappelijk overleg.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over de vaststelling van een tarief, bedoeld in het vijfde lid hierboven, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel XIII van deze Overeenkomst.

7. De tarieven vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel blijven geldig totdat een nieuw tarief is vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

8. Niettegenstaande het bepaalde in voorgaande leden van dit artikel, kan de aangewezen maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen te allen tijde een tarief toepassen, voor de toepassing waarvan toestemming is verleend door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten gunste van hun eigen maatschappij en/of de maatschappij van iedere andere Staat.

Artikel XI

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht om:

- de inkomsten uit het vervoer van passagiers, vracht en post te gebruiken voor het betalen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de uitgaven verband houdend met de normale afwikkeling van haar werkzaamheden;
- het bedrag waarmee de inkomsten deze uitgaven te boven gaan, vrij over te maken tegen de officiële wisselkoers.

Dit geldt wordt regelmatig en binnen redelijke termijn overgemaakt overeenkomstig de van kracht zijnde wisselvoorschriften.

Artikel XII

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de bevredigende toepassing en naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en van de daarbij behorende Bijlage te verzekeren.

Artikel XIII

1. Indien zich een geschil voordoet tussen de Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen eerst dit te regelen door onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een geschil te regelen door onderhandeling, kunnen zij overeenkomen dit geschil ter beslissing voor te leggen aan de een of andere persoon of instelling dan wel, op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen, aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, waarbij de eerste twee scheidsmannen worden benoemd door elk der Overeenkomstsluitende Partijen terwijl de derde scheidsman wordt aangewezen door de eerste twee scheidsmannen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van hen van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een nota heeft ontvangen waarin wordt verzocht om arbitrage van het geschil, terwijl de derde scheidsman wordt aangewezen binnen een daaropvolgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen geen scheidsman benoemt binnen de genoemde termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn wordt aangewezen, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen de voorzitter van de Raad

van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een of meer, al naar gelang van het geval, scheidsmannen te benoemen. In dit geval dient de derde scheidsman onderdaan van een derde Staat te zijn, die optreedt als voorzitter van het scheidsgerecht en die de plaats bepaalt waar de arbitrage wordt gehouden.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan iedere beslissing gegeven krachtens het tweede lid van dit artikel.

4. De arbitragekosten worden gelijkelijk verdeeld tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel XIV

1. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een van de bepalingen van deze Overeenkomst of van de daarbij behorende Bijlage te wijzigen, kan zij verzoeken om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit overleg, dat tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten zowel mondeling als schriftelijk kan plaatsvinden, vangt aan binnen een termijn van uiterlijk zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen komen door middel van diplomatieke notawisseling tot overeenstemming over iedere wijziging van deze Overeenkomst of van de daarbij behorende Bijlage, waartoe is besloten tijdens het overleg bedoeld in het eerste lid hierboven.

3. Iedere wijziging van de Overeenkomst treedt in werking op het tijdstip waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daartoe constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

4. Iedere wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de diplomatieke notawisseling bedoeld in het tweede lid.

Artikel XV

Deze Overeenkomst wordt gewijzigd door middel van een diplomatieke notawisseling ten einde haar in overeenstemming te brengen met eventuele multilaterale overeenkomsten die de twee Overeenkomstsluitende Partijen zullen binden.

Artikel XVI

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daartoe constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied in Europa.

Artikel XVII

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk en langs diplomatieke weg in kennis stellen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd verzonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst wordt beëindigd één (1) jaar na het tijdstip van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging vóór het verstrijken van deze periode in gemeenschappelijk overleg wordt ingetrokken. Wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij niet de ontvangst bevestigt, wordt deze kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen nadat de kennisgeving is ontvangen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

GEDAAN in tweevoud te Algiers op 22 maart 1987 in de Nederlandse, de Arabische en de Franse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk gezaghebbend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Hans van den Broek
Minister van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije,

Rachid Benyelles
Minister van Vervoer

Bijlage

ROUTETABEL

I. A. Nederland

Routes die kunnen worden geëxploiteerd door de maatschappij aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam – een tussenliggend punt in gemeenschappelijk overleg te bepalen – Algiers – verder gelegen punten in gemeenschappelijk overleg te bepalen en vice versa.

B. Algerije

Routes die kunnen worden geëxploiteerd door de maatschappij aangewezen door de Regering van de Republiek Algerije:

Algiers – een tussenliggend punt in gemeenschappelijk overleg te bepalen – Amsterdam – verder gelegen punten in gemeenschappelijk overleg te bepalen.

II. Op de vluchten of op een gedeelte daarvan kunnen, naar keuze van de aangewezen maatschappijen, punten vermeld in de routetabel achterwege worden gelaten.

III. De punten vermeld in de routetabel kunnen worden geëxploiteerd in willekeurige volgorde.

IV. Bij de exploitatie van haar route kan de aangewezen maatschappij landen op een of meer andere punten dan die waartoe toestemming is verleend in de routetabel, doch zonder vervoersrechten tussen dat punt/die punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire, dénommés ci-après "Parties Contractantes",

Considérant que le Royaume des Pays-Bas et la République Algérienne Démocratique et Populaire sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de développer autant que possible les relations entre les deux pays ainsi que la coopération internationale dans le domaine du transport aérien,

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

Sont convenus de ce qui suit:

Article I

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

a) l'expression "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 Décembre 1944:

b) l'expression "Autorités Aéronautiques" signifie, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des Transports et des Travaux Publics et en ce qui concerne la République Algérienne Démocratique et Populaire, le Ministre des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées:

c) l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

d) l'expression "territoire" par rapport à un Etat signifie les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

e) les expressions "entreprise de transports aériens" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont attribuées dans l'article 96 de la Convention;

f) l'expression "service convenu" signifie les transports aériens réguliers de passagers, bagages et marchandises sur les routes spécifiées dans le tableau des routes ci-annexé et établi en application du présent Accord.

Article II

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'entreprise désignée:

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

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

Article III

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus.

2. La Partie contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délais, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, l'autorisation d'exploitation appropriée.

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

4. Chaque Partie contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article II du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci ou à tous les deux.

Article IV

I. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation prévue à l'article III du présent Accord ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des droits spécifiés à l'article II du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

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

b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou si

c) cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son Annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article V

1. Les entreprises désignées jouissent de possibilités justes et équitables quant à l'exploitation des services convenus.

2. Dans l'exploitation des services convenus les entreprises désignées prennent en considération, les intérêts de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante afin de ne pas atteindre indûment les services de cette dernière sur tout ou sur une partie de la même route.

3. La capacité mise en oeuvre par les entreprises désignées doit répondre à la demande du public en ce qui concerne le transport aérien sur les routes spécifiées; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient d'utilisation raisonnable, une capacité suffisante aux exigences courantes et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, entre le pays dont ressortit l'entreprise désignée et les pays de destination ultime du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier, embarqués et débarqués en services convenus dans les territoires de pays tiers, sera assuré, en tenant compte du principe général que la capacité doit être adaptée:

a) aux exigences du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise désignée compte tenu des autres services de transports aériens établis par les entreprises de transports aériens des Etats compris dans la région; et

c) aux exigences des services long courrier.

5. Pour la mise en oeuvre des principes contenus dans le présent article, l'entreprise désignée d'une Partie contractante soumettra aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, le programme d'exploitation comprenant les fréquences, les types d'aéronefs utilisés, les jours et les horaires d'exploitation et leurs changements ultérieurs.

Article VI

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

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

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception de mesures de sécurité contre les actes illicites contre l'aviation civile. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article VII

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

Article VIII

1. Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations d'aviation par les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes ne favorise sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transports aériens au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration et de quarantaine et d'autres règlements analogues ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article IX

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par une entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) et leurs matériels publicitaires, sont à l'entrée du territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets mentionnés au paragraphe I du présent article lorsqu'ils seront:

a) introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services aériens.

3. Les équipements normaux de bord, les pièces de rechange ainsi que les provisions de bord et les réserves de carburants et de lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Jusqu'à ce qu'ils soient employés ou réexportés ou qu'ils aient reçu une autre destination, les produits en question seront soumis au contrôle de la douane.

Article X

1. Les tarifs applicables aux services convenus pour le transport entre les territoires des Parties contractantes sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant toute ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA).

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante cinq (45) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. L'approbation mentionnée au paragraphe 3 du présent article peut être donnée explicitement. Si dans les trente (30) jours à compter de la date de leur présentation, les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été présentés, ces tarifs sont considérés comme approuvés. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les Autorités Aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel les Autorités peuvent présenter leur objection sera inférieur à trente (30) jours.

5. Si, pendant la période de trente (30) jours, applicable conformément au paragraphe 4 ci-dessus, les Autorités Aéronautiques désapprouvent un tarif qui leur a été soumis par l'une des entreprises désignées ou pour son compte en vertu du paragraphe 4 du présent ar-

ticle, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

6. Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur la détermination d'un tarif mentionné au paragraphe 5 ci-dessus, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi conformément aux dispositions du présent article.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus du présent article, l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes peut à tout moment appliquer un tarif dont l'application aura été autorisée par les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante au profit de leur propre entreprise et/ou de l'entreprise de tout autre Etat.

Article XI

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit :

- d'utiliser les recettes provenant du transport des passagers, des marchandises et de courrier pour effectuer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dépenses en relation avec le cours normal de ses opérations.

- et de transférer librement les excédents, au taux officiel de change, des recettes sur ces dépenses.

Ces transferts se feront régulièrement et dans un délai raisonnable, conformément à la réglementation des changes en vigueur.

Article XII

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, pour assurer l'application et l'observation satisfaisantes des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article XIII

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme quelconque ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à celle d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend, tandis que le troisième arbitre sera désigné dans

un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, chacune des Parties contractantes peut inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à nommer un arbitre ou des arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un état tiers, agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu où l'arbitrage sera tenu.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

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

Article XIV

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

2. Les Parties contractantes se mettront d'accord par voie d'échange de notes diplomatiques sur toute modification du présent Accord ou de son Annexe décidée lors des consultations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Toute modification de l'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit qu'il a été satisfait aux procédures constitutionnelles requises à cet effet.

4. Toute modification de l'Annexe à cette Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques mentionnées au paragraphe 2.

Article XV

Le présent Accord sera amendé par un échange de notes diplomatiques pour le mettre en harmonie avec tout accord multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article XVI

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par écrit qu'il a été satisfait aux procédures constitutionnelles requises à cet effet.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à la partie du Royaume en Europe.

Article XVII

Chacune des Parties contractantes peut, à n'importe quel moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile

Internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

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

Fait en deux exemplaires à Alger le 22 Mars 1987 en langues néerlandaise, arabe et française, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

HANS VAN DEN BROEK
Ministre des Affaires Etrangères

Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire,

RACHID BENYELLES
Ministre des Transports

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

I. A - Pays-Bas

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas.

Amsterdam - un point intermédiaire à déterminer d'un commun accord.

Alger - des points au-delà, à déterminer d'un commun accord et vice-versa.

B - Algérie

Routes que peut exploiter l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République Algérienne.

Alger - un point intermédiaire à déterminer d'un commun accord.

Amsterdam - des points au-delà, à déterminer d'un commun accord.

II. Des points au tableau des routes peuvent être omis lors de tout ou partie des vols, au choix des entreprises désignées.

III. Les points au tableau des routes peuvent être exploités suivant l'ordre quelconque.

IV. En exploitant sa route l'entreprise désignée peut faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux autorisés dans le tableau des routes mais sans droits de trafic entre ce et ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF
ALGERIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the People's Democratic Republic of Algeria, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Considering that the Kingdom of the Netherlands and the People's Democratic Republic of Algeria are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to develop to the fullest extent possible relations between the two countries as well as international cooperation in the area of air transport;

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

Have agreed as follows:

Article I

For the implementation of this Agreement and the annex thereto:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management and, in the case of the People's Democratic Republic of Algeria, the Minister of Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Minister;

(c) "Designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in accordance with article II of this Agreement to operate the agreed air services;

(d) "Territory", in relation to a State, means land areas and adjoining territorial waters under the sovereignty of that State;

(e) "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in article 96 of the Convention;

(f) "Agreed service" means scheduled air transport of passengers, baggage and cargo over the routes specified in the attached route schedule drawn up in accordance with this Agreement.

Article II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the designated airline:

(a) The right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) The right to make stops in its territory as part of the agreed services for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail;

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo and mail carried for hire or reward to another point in the territory of the latter Contracting Party.

Article III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services.

2. The Contracting Party which has received such notification shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant to the designated airline of the other Contracting Party the appropriate operating authorization.

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

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 impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article II of this Agreement, where the said Contracting Party 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.

Article IV

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization referred to in article III of this Agreement or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the rights specified in article II of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights, where:

(a) 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;

(b) That airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights;

(c) That airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the annex thereto.

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

Article V

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities with respect to operation of the agreed services.

2. In operating the agreed services, the designated airlines shall take the interests of the designated airline of the other Contracting Party into account so as not to affect unduly the services operated by the latter airline over the same routes or parts thereof.

3. The capacity provided by the designated airlines must meet public demand with respect to air transport over the specified routes; the aim shall be primarily to provide, in accordance with a reasonable load factor, capacity commensurate with current and foreseeable demand for the carriage of passengers, cargo and mail, between the country of the Contracting Party designating the airline and the final destination of the traffic.

4. Carriage of passengers, cargo and mail, taken on or put down as part of the agreed services in the territories of third countries, shall be provided, bearing in mind the general principle that capacity must be adapted to:

(a) Traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;

(b) Traffic demand in the region through which the designated airline passes, taking account of other air services established by the airlines of States located within the region;

(c) Long-haul demand.

5. To implement the principles contained in this article, the designated airline of one Contracting Party shall communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days prior to the initiation of the agreed services, the operations programme, including frequency of service and types of aircraft to be used, as well as the flight schedules and any subsequent changes.

Article VI

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in or the departure from its territory of aircraft engaged in international navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of an airline designated by the other Contracting Party.

2. Passengers, crew and shippers of merchandise shall, either in person or through a third party acting as their agent, act in conformity with the laws and regulations governing, in the territory of each Contracting Party, the arrival, stay, or departure of passengers, crew, merchandise and postal items, which are applicable to entry, clearance procedures, immigration, customs and public health regulations.

3. Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than very simplified screening, except for security measures to prevent illicit acts against civil aviation. Baggage and merchandise in transit shall be exempt from customs duties and other similar tariffs.

Article VII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for operation of the agreed services, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with the standards established pursuant to the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right of refusing to recognize, in respect of flights over its own territory, the validity of certificates of competency or licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article VIII

1. Fees and charges applied in the territory of one Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party shall not be higher than those applied to the aircraft of a national airline engaged in similar international operations.

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

Article IX

1. Aircraft operated in international traffic by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel, lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) and advertising and promotional material, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Exemptions under this article shall apply to items referred to in paragraph 1 of this article where they are:

(a) Introduced into the territory of one Contracting Party by the designated airline of the other Contracting party or on its behalf;

(b) Held on board the aircraft of one Contracting Party at the time of arrival in or departure from the territory of the other Contracting party;

(c) Taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting party for use in the context of the operation of air services.

3. Regular airborne equipment, spare parts and aircraft stores and supplies of fuel and lubricants retained on board the aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the permission of the customs authorities of that Contracting Party. Up to such time as they are used, re-exported or otherwise disposed of, such materials shall be held in bond.

Article X

1. The tariffs applicable to the agreed services for carriage between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and tariffs of other airlines.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall whenever possible be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, following consultations with other airlines serving part or all of the same route. The designated airlines must, to the extent possible, reach agreement through the use of rate-fixing machinery of the International Air Transport Association (IATA).

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of such authorities.

4. The approval referred to in paragraph 3 of this article may be given expressly. If within thirty (30) days from the date of submission, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not informed the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are not satisfied with the tariffs submitted to them, those tariffs shall be considered as approved. If they accept a reduced period for the submission of the tariffs, the aeronautical authorities may also agree that the period within which the authorities may object shall be less than thirty (30) days.

5. If, during the period of thirty (30) days applicable in accordance with paragraph 4 above, the aeronautical authorities object to a tariff submitted to them by one of the designated airlines or on its behalf under paragraph 4 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to agree on a tariff.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the determination of a tariff referred to in paragraph 5 above, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article XIII of this Agreement.

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

8. Notwithstanding the provisions of the foregoing paragraphs of this article, the designated airline of one Contracting Party may at any time apply such tariffs as are authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the benefit of its own airline and/or the airline of any other State.

Article XI

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to:

- Use receipts from the carriage of passengers, merchandise and mail in the territory of the other Contracting Party to cover regular operating expenditures;

- Transfer freely the excess of receipts over expenditure at the official rate of exchange.

Such transfers shall be made regularly and within a reasonable timeframe, in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article XII

In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time, to ensure the satisfactory implementation of and compliance with this Agreement and the annex thereto.

Article XIII

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

2. If the Contracting Parties fail to reach an agreement by negotiation, they may agree to submit the dispute for decision to a person or body or, at the request of either Contracting Party, for decision to an arbitration panel consisting of three members, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed by the two members so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt from the other Contracting Party of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute. The third arbitrator shall be appointed jointly by the other two arbitrators within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint as soon as possible an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In that case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitration panel and determine the place where the arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision handed down under paragraph 2 of this article.

4. The costs of arbitration shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

Article XIV

1. If one Contracting Party considers it desirable to modify any of the terms of this Agreement or the annex thereto it may request consultations with the other Contracting Party. The consultations, which may be held between the competent aeronautical authorities in the form of discussions or correspondence, shall begin no later than sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modification of the Agreement or the annex thereto made by the Contracting Parties during the consultations referred to in paragraph 1 above shall be agreed in an exchange of diplomatic notes.