

No. 40038

**Netherlands
and
Latvia**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Latvia for air services between and beyond their respective territories (with annex). Riga, 25 March 1993

Entry into force: *1 March 1994 by notification, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Dutch, English and Latvian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 10 March 2004*

**Pays-Bas
et
Lettonie**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Lettonie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Riga, 25 mars 1993

Entrée en vigueur : *1er mars 1994 par notification, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et letton*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 10 mars 2004*

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Letland inzake luchtdiensteu tussen en via bun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Letland, 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 geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

a. 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;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
wat de Republiek Letland betreft, de Minister van Vervoer;
of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

- d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;
- e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoel-einden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;
- f. 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;
- g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage.
- i. 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;
- j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.
- k. onder „geautomatiseerd boekingsstelsel” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd stelsel dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

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

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten 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

Verandering van luchtvaartuig

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

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

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

2. Bij verandering van luchtvaartuig kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gebruik maken van hun eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kunnen zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop hun verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

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 twee luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en eerder aangewezen luchtvaartmaatschappijen 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 luchtvaartmaatschappijen, 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 kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoen en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 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 luchtvaartmaatschappijen, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien zodanige luchtvaartmaatschappijen nalaten ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien zodanige luchtvaartmaatschappijen nalaten de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmer-

kelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappijen anderszins nalaten de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de 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 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van 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. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30)

dagen na de datum van voorlegging, overeenkomstig het derde lid van dit artikel, te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

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

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide 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 18 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 in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide 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;

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

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene 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 luchtvaartmaatschappijen worden voorzien door hun eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of andere luchtvaartmaatschappijen die werkzaam zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd zijn dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

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

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

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

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen doen 45 dagen tevoren kennisgeving van de dienstregeling van hun voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermelden daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

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

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

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

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen.

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

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op de hierboven bedoelde goederen zijn geheven.

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

Artikel 11

Dubbele belasting

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

2. Winst uit de vervreemding van in internationaal verkeer geëxploiteerde luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

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

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

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent.

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

3. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste 30 dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor de inwisseling van de plaatselijke munteenheid, geldend op de datum van verkoop.

Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

Artikel 13

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, inkling, 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 luchtvaartmaatschappijen 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 14

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 vóór 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 15

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 ermee 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 over-

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

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de 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 16

Geautomatiseerde Boekingssystemen

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat:
 - a. het belang van gebruikers van luchtvervoerdiensten zal worden beschermd tegen alle misbruik van de desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;
 - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappijen onbeperkt en non-discriminatoir toegang tot en gebruik van de GBS-en hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
 - c. in dit verband geldt de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode op het grondgebied van Nederland, terwijl op het grondgebied van Letland de geldende GBS-Gedragscode van de Europese Burgerluchtvaartconferentie van toepassing is.
2. Een Overeenkomstsluitende Partij waarborgt aan de GBS-en die door de aangewezen vervoerders van de andere Overeenkomstsluitende Partij als hun hoofdsysteem zijn gekozen, vrije en onbelemmerde toegang tot haar grondgebied. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het door de aangewezen

luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij gekozen GBS strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen vervoerders, bijvoorbeeld ten aanzien van:

- a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en
- b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de 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.

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

3. Door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. 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 18

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, 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 overeenstemming bereiken over de derde, 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 van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. Het scheidsgerecht bepaalt zijn eigen procedureregels en beslist over de verdeling van de kosten van de procedure.

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

Artikel 19

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.

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 20

Registratie bij de ICAO

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

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

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

2. Indien een door beide 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 22

Werkingsfeer

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

Artikel 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

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

GEDAAN te Riga op 25 maart 1993 in twee exemplaren in de Nederlandse, de Letse en de Engelse taal. In geval van onderlinge verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Voor de Regering van de Republiek Letland

A. GUTMANIS

Bijlage

bij de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Letland

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Letland hebben het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

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

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden hebben het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

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

3. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen.

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

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij kunnen alle tussenliggende en verder gelegen punten aandoen zonder de uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

De eventuele uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten kan worden overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE REPUBLIC OF LATVIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BE-
YOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Latvia, being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Have agreed as follows;

Article 1. Definitions

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

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

b) the term "aeronautical authorities" means:

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

for the Republic of Latvia, the Minister of Transport;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

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

Article 2. Grant of Rights

I. 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 airlines of the other Contracting Party:

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

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

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

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

Article 3. Change of Aircraft

1. The designated airlines may on any or all flights on the agreed services and at their option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

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

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

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

3. The designated airlines may use different or identical flight numbers for the sectors of their change of aircraft operations.

Article 4. Designation and Authorization

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

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airlines 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 airlines may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that they comply with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

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

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

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

b) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

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

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting

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

Article 6. Tariffs

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

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Mr 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. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

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

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

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

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

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

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

Article 7. Commercial Activities

I) 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 airlines of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party their managerial, commercial, operational and technical staff as they may require in connection with the provision of air transportation.

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

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 8. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

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

Article 9. Timetable

1. The airlines designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty-five (45) days in advance, of the timetable of their intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airlines for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10. Taxes Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well advertising and promotion material kept on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

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

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

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

Article 11. Double Taxation

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

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

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

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

Article 12. Transfer of Funds

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

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

3. The 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 13. Application of Laws Regulations and Procedures

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

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

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

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first 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 airlines of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 14. Recognition of Certificates and Licences

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

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

Article 15. 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 of 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 the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

Article 16. Computer Reservation System

1. 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 airlines of a Contracting Party and the airlines agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party;

c) In this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of the Republic of Latvia the prevalent ECAC CRS Code of Conduct will be applicable.

2. A Contracting Party guarantees to the CRS's chosen as its primary system by the designated carriers 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

chosen by the designated airline(s) of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of their own designated carriers, such as with respect to:

- a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules; and
- b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 17. Consultation and Amendment

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

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

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

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

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

Article 18. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the costs of the procedure.

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

Article 19. Termination

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

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

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Applicability of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

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

Article 22. Applicability

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

Article 23. Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Riga, on 25 March 1993, in the English, Dutch and Latvian 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:

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

For the Government of the Republic of Latvia:

A. GUTMANIS

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

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

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

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

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

3. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.

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

5. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

The eventual exercise of fifth freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[LATVIAN TEXT — TEXTE LETTON]

L Ī G U M S

starp Nīderlandes Karalisti un Latvijas Republiku par gaisa satiksmi starp to teritorijām un aiz to robežām

Nīderlandes Karalistes Valdība un Latvijas Republikas Valdība, būdamas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944.gada 7.decembrī Čikāgā, dalībnieces,

vēloties veicināt starptautiskās civilās aviācijas attīstību,

vēloties noslēgt līgumu par gaisa satiksmes uzsākšanu starp to teritorijām,

ir vienojušās par sekojošo:

1. pants Termiņi

Šajā līgumā un tā pielikumos, ja vien kontekstā nav paredzēts citādi:

a) termins "*Konvencija*" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atklāta parakstīšanai 1944.gada 7.decembrī Čikāgā un ietver pielikumus, kuri pieņemti saskaņā ar šīs Konvencijas 90.pantu, vai šīs Konvencijas vai tās pielikumu grozījumus, kas izdarīti saskaņā ar šīs Konvencijas 90. vai 94.pantu, ciktāl šie pielikumi vai grozījumi ir kļuvuši saistoši vai tos ratificējušas abas Līgumslēdzējas Puses;

termins "*aviācijas institūcijas*" nozīmē:

attiecībā uz Nīderlandes Karalisti - Transporta, sabiedrisko darbu un ūdenssaimniecības ministru,

attiecībā uz Latvijas Republiku - Satiksmes ministru,

vai abos gadījumos - jebkuru personu vai institūciju, kas ir pilnvarota veikt ministru funkcijas;

ar terminu "*nozīmētā aviokompānija*" saprot aviokompāniju, kas nozīmēta un pilnvarota saskaņā ar šī līguma 4.pantu:

terminam "*teritorija*" attiecībā uz valsti ir Konvencijas 2.pantā noteiktā nozīme;

termini "*gaisa satiksme*", "*starptautiskā gaisa satiksme*", "*aviokompānija*" un "*apsīdšanās nekomerciālos nolūkos*" ir lietojami Konvencijas 96.pantā noteiktajā nozīmē;

termins "*līgumā paredzētā satiksme*" saskaņā ar šī līguma 2.pantu nozīmē starptautisko gaisa satiksmi un jēdziens "*noteiktais maršruts*" - šī līguma pielikumā noteikto maršrutu;

ar terminu "*gaisa kuģa krājumi*" apzīmē gaisa kuģī esošos priekšmetus un produktus, kas paredzēti patērēšanai vai pārdošanai, tai skaitā produktus palpei;

- b) termins "līgums" nozīmē šo līgumu, tā pielikumu un šī līguma vai pielikuma grozījumus;
- d) termins "tarifs" nozīmē summu, ko aviokompānija iekasē vai tai jāiekasē tieši vai ar aģentu starpniecību no fiziskas vai juridiskas personas par pasažieru (un to bagāžas) un kravas (neskaitot pastu) gaisa pārvadājumiem, ieskaitot:
 - I. noteikumus, kas regulē tarifu pieejamību un piemērošanu, un
 - II. maksājumus un noteikumus, kas attiecas uz aviokompāniju piedāvājumiem papildu pārvadāšanas pakalpojumiem;
- f) termins "gaisa kuģu maiņa" nozīmē tādu nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģu izmantošanu vienā vai vairākos līgumā paredzētās satiksmes maršruta posmos, kuru ietilpība ir atšķirīga no citos maršruta posmos izmantotajiem;
- k) termins "kompjuterizētā rezervēšanas sistēma" nozīmē kompjuterizētu sistēmu, kas ietver informāciju par aviokompāniju lidojumu sarakstiem, informāciju par brīvām vietām gaisa kuģī, cenām un citiem pakalpojumiem, ar kuras palīdzību var rezervēt vietu, pasūtīt un/vai izsniegt biļetes, un kas ir pilnībā vai daļēji pieejama ceļojumu aģentiem.

2. pants

Tiesību piešķiršana

1. Lai Līgumslēdzēja Puse nozīmētā aviokompānija veiktu starptautisko gaisa satiksmi, katra Līgumslēdzēja Puse, ja vien pielikumā nav paredzēts kas cits, piešķir otras Līgumslēdzēja Puses nozīmētajai aviokompānijai:

- a) tiesības bez nosēšanās lidot pāri otras Līgumslēdzēja Puses teritorijai;
- b) tiesības apstāties tās teritorijā nekomerciālos nolūkos;
- c) tiesības, veicot līgumā paredzēto satiksmi noteiktajā maršrutā, apstāties tās teritorijā, lai atsevišķi vai kombinēti uzņemtu un izsēdinātu starptautiskajā satiksmē pārvadājamus pasažierus, iekrautu un izkrautu kravu un pastu.

2. Šī panta 1.punkts nepiešķir vienas Līgumslēdzēja Puses aviokompānijai tiesības iesaistīties gaisa satiksmē starp punktiem otras Līgumslēdzēja Puses teritorijā.

3. pants

Gaisa kuģu maiņa

1. Veicot līgumā paredzēto satiksmi, Līgumslēdzēja Puses nozīmētās teritorijā vai jebkurā noteiktā maršruta punktā, ja:

- a) aiz maiņas punkta lietoto gaisa kuģu lidojumi ir plānoti tā, lai tie sakristu ar gaisa kuģu atlidošanu vai aizlidošanu;
- b) nomainot gaisa kuģus otras Līgumslēdzēja Puses teritorijā, un, ja aiz maiņas punkta izmanto vairāk par vienu gaisa kuģi, tad ne vairāk kā viens gaisa kuģis var būt tādas pašas ietilpības un neviens nedrīkst būt lielāks par trešās un ceturtais brīvības sektorā lietotajiem gaisa kuģiem.

2. Lai mainītu gaisa kuģus, nozīmētās aviokompānijas drīkst saskaņā ar nacionālo likumdošanu izmantot līzētus jeb citus savus gaisa kuģus kā arī sadarboties ar citu aviokompāniju, pamatojoties uz komerciālu.

3. Maršruta posmos, kur notikusi gaisa kuģu maiņa, nozīmētās aviokompānijas drīkst izmantot atšķirīgus vai identiskus reisu numurus.

4. pants

Aviokompāniju nozīmēšana un pilnvarošana

1. Lai veiktu gaisa satiksmi pielikumā noteiktajos maršrutos, katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības ar rakstisku paziņojumu otrai Līgumslēdzējai Pusei diplomātiskā ceļā nozīmēt divas aviokompānijas un nomainīt iepriekš nozīmēto aviokompāniju ar citu.

2. Saņemot šādu nozīmējumu, katra Līgumslēdzēja Puse saskaņā ar šo pantu nekavējoties izsniedz otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai attiecīgu ekspluatācijas atļauju.

3. Saņemot šī panta 2.punktā paredzēto ekspluatācijas atļauju, nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības uzsākt līgumā paredzēto satiksmi visā maršrutā vai tā daļā, ja tā ir izpildījusi visus šī līguma nosacījumus un gaisa satiksmes tarifi par šiem pakalpojumiem ir noteikti saskaņā ar šī līguma 6.pantu.

4. Katrai Līgumslēdzējai Pusei ir tiesības nepiešķirt šī panta 2.punktā noteikto ekspluatācijas atļauju vai pieprasīt, lai nozīmētā aviokompānija, izmantojot šī līguma 2.pantā paredzētās tiesības, izpilda saistības, ko minētā Līgumslēdzēja Puse uzskata par nepieciešamām gadījumos, ja tai nav pierādījumu par to, ka efektīvā kontrole pār šo aviokompāniju un reālā īpašuma tiesības uz to pieder Līgumslēdzējai Pusei, kas to nozīmējusi, tās pilsoņiem vai abiem kopā.

5. pants

Ekspluatācijas atļaujas atsaukšana un pārtraukšana

1. Katras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijām ir tiesības atsaukt 4.pantā minēto otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai izsniegto atļauju, apturēt vai pārtraukt šādu atļauju vai uzdot izpildīt saistības:

- a) ja aviokompānija nespēj izpildīt otras Līgumslēdzējas Puses likumu un noteikumu prasības, kuras tās aviācijas institūcijas pieņemamā veidā parasti piemēro saskaņā ar Konvenciju;
- b) ja aviokompānija neievēro otras Līgumslēdzējas Puses likumus un noteikumus;
- c) ja tām nav pierādījumu par to, ka efektīvā kontrole pār šo aviokompāniju un reālā īpašuma tiesības uz to pieder Līgumslēdzējai Pusei, kas nozīmējusi aviokompāniju, vai tās pilsoņiem; un
- d) ja aviokompānija kādā citā veidā nespēj darboties saskaņā ar šī līguma nosacījumiem.

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav nepieciešama, lai novērstu tālāku minēto likumu un noteikumu pārkāpšanu, šī panta 1.punktā paredzētās tiesības izmanto tikai pēc konsultācijām ar otras Līgumslēdzējas Puses gaisa satiksmes speciālistiem. Ja nav citas vienošanās, konsultācijas sākas sešdesmit (60) dienas pēc pieprasījuma saņemšanas.

6. pants Tarifi

1. Tarifus, kurus Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas piemēros pārvaldījumos starp šo Līgumslēdzēju Pušu teritorijām, apstiprina abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas, un tos nosaka pieņemamā līmenī, veltot pienācīgu uzmanību visiem būtiskajiem faktoriem, to skaitā citu aviokompāniju ekspluatācijas izmaksām, samērīgai peļņai un citu aviokompāniju tarifiem, kuras ekspluatē šo pašu maršrutu vai daļu no tā.

2. Par šī panta 1.punktā minētajiem tarifiem, kad tas iespējams, vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas, izmantojot IATA tarifu noteikšanas procedūras. Ja tas nav iespējams, par tarifiem vienojas nozīmētās aviokompānijas. Jebkurā gadījumā šos tarifus apstiprina abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas.

3. Tarifus, par kuriem panākta vienošanās, iesniedz abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijām apstiprināšanai vismaz 60 dienas pirms to ieviešanas, ja vien minētās institūcijas nav vienojušās par šī perioda samazināšanu īpašos gadījumos.

4. Tarifus var apstiprināt ar īpašu paziņojumu vai, ja neviena no Līgumslēdzējām Pusēm nav tos noraidījusi 30 dienu laikā no iesniegšanas datuma, tos saskaņā ar šī panta 3.punktu uzskata par apstiprinātiem. Ja iesniegšanas periodu samazina, kā tas paredzēts 3.punktā, aviācijas institūcijas var vienoties par saīsinātu periodu, kurā jāziņo par noraidījumu.

5. Ja nevar vienoties par tarifu noteikšanu saskaņā ar šī panta 2.punktu vai, ja viena aviācijas institūcija šī panta 4.punktā noteiktajā termiņā noraida tarifu, par kuru panākta vienošanās saskaņā ar šī panta 2.punktu, abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas tarifus nosaka savstarpēji vienojoties.

6. Ja aviācijas institūcijas nevar vienoties par tarifu, kas tām iesniegts saskaņā ar šī panta 3.punktu, vai tarifa noteikšanu saskaņā ar šī panta 5. punktu, tad domstarpību izšķir saskaņā ar šī līguma 18. panta noteikumiem.

7. Saskaņā ar šī panta noteikumiem pieņemtie tarifi ir spēkā līdz jaunu tarifu pieņemšanai.

8. Abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas nedrīkst piemērot tarifus, kas atšķiras no tarifiem, kuri apstiprināti saskaņā ar šī panta prasībām.

7. pants
Komercedarbība

1. Abu Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ir tiesības:

- a) otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā veidot aģentūras, lai veicinātu gaisa pārvadājumus, biļešu pārdošanu un citus gaisa pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamos pasākumus;
- b) otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā tieši un pēc viņu aviokompānijas ieskatiem un ar viņu aģentu starpniecību iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanā.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai ir tiesības ievest un uzturēt otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā savu pārvaldes, komerciālo, tehnisko un apkalpojošo personālu, kas nepieciešams gaisa satiksmes nodrošināšanai.

3. Nozīmētā aviokompānija pēc saviem ieskatiem var izmantot savu personālu vai citas organizācijas, kompānijas vai aviokompānijas pakalpojumus, kura darbojas otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā un kura ir pilnvarota sniegt attiecīgos pakalpojumus šīs Līgumslēdzējas Puses teritorijā.

4. Minētās darbības jāveic saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses spēkā esošo likumdošanu un noteikumiem.

8. pants
Taisnīga konkurence

1. Līgumslēdzēju pušu nozīmētajām aviokompānijām ir vienādas iespējas piedalīties šī līguma paredzētajos starptautiskajos gaisa pārvadājumos.

2. Katrai Līgumslēdzējai Pusei tās jurisdikcijas ietvaros jāveic attiecīgi pasākumi, lai izslēgtu jebkādu diskrimināciju vai negodīgu konkurenci, kas nelabvēlīgi ietekmē otras Līgumslēdzējas Puses aviokompāniju konkurētspēju.

9. pants
Lidojumu saraksti

1. Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija iesniedz savu lidojumu sarakstu apstiprināšanai otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijai 45 dienas pirms plānoto lidojumu uzsākšanas, norādot lidojumu biežumu, gaisa kuģu tipu, sēdvietu izvietojumu un skaitu.

2. Pieprasījumus atļaut veikt papildu lidojumus nozīmētā aviokompānija var tieši iesniegt apstiprināšanai otras Līgumslēdzējas Puses aviācijas institūcijai.

10. pants Nodokļi, muita un maksājumi

1. Līgumslēdzēju Pušu starptautiskajā satiksmē iesaistīto aviokompāniju gaisa kuģi, to aprīkojums, rezerves daļas, degviela, smērvielas, citi gaisa kuģa krājumi (ieskaitot dzērienus un tabakas izstrādājumus), kā arī reklāmas materiāli, kas atrodas gaisa kuģī, ir atbrīvoti no muitas nodevām, pārbaudes maksājumiem un citām valsts un vietējām nodevām un nodokļiem, ja, gaisa kuģiem ierodoties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, ierīces, degviela un smērvielas un pārtikas krājumi paliek gaisa kuģos līdz to izvešanai no tās teritorijas.

2. Aprīkojums, rezerves daļas, degviela, smērvielas un pārtikas krājumi, ko Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija vai tās vārdā ievēd otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai uzņem šīs nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģī, lai, veicot starptautiskos pārvadājumus, tos izlietotu tikai gaisa kuģī, arī atbrīvo no nodokļiem, nodevām un citiem maksājumiem, ieskaitot muitas nodevas un pārbaudes naudu, ko piemēro pirmās Līgumslēdzējas Puses teritorijā, kaut arī daļa no tiem tiks patērēta, atrodoties ceļā tās Līgumslēdzējas Puses teritorijā, kurā tie uzņemti gaisa kuģī.

Saskaņā ar šo pantu var pieprasīt, lai minētās vielas un priekšmeti atrastos muitas uzraudzībā un kontrolē.

Šī punkta nosacījumus nevar izskaidrot tā, ka Līgumslēdzējai Pusei var likt atmaksāt muitas nodevas, kas jau ir iekasētas par šajā pantā minētajiem priekšmetiem un vielām.

3. Pārvadājumiem nepieciešamo gaisa kuģu aprīkojumu un rezerves daļas, kā arī materiālus, degvielu un smērvielas, ko uzglabā Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģos, drīkst izkraut otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā tikai tad, ja ir saņemta atļauja no šīs teritorijas muitas, kas var pieprasīt, lai tie tiktu nodoti muitas uzraudzībā līdz izvešanai vai citādi izlietošanai saskaņā ar muitas noteikumiem.

11. pants Aplikšana ar dubultu nodokli

1. Ienākumus un peļņu no gaisa kuģu izmantošanas starptautiskajā satiksmē var aplikēt ar nodokli tikai valstī, kurā tiek veikta faktiskā aviokompānijas pārvalde.

2. Ienākumus no starptautiskajā satiksmē izmantotu gaisa kuģu atsavināšanas aplikēt ar nodokli tikai valstī, kurā tiek veikta faktiskā uzņēmuma pārvalde.

3. Kapitālu, ko veido starptautiskajā satiksmē izmantotie gaisa kuģi un kustamo īpašumu, kas saistīts ar šo gaisa kuģu izmantošanu, aplikēt ar nodokli tikai valstī, kurā tiek veikta faktiskā uzņēmuma pārvalde.

4. Šī panta 1.punkta nosacījumi attiecas arī uz pūla, kopuzņēmuma vai aģentūras, kura veic starptautisku darbību, ienākumiem un peļņu.

12. pants Līdzekļu pārsūtīšana

1. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas ir tiesīgas sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus abu Līgumslēdzēju Pušu teritorijās tieši vai ar aģenta starpniecību par jebkuru valūtu.

2. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas var brīvi pārsūtīt no tās valsts teritorijas, kurā tiek veikti pakalpojumi, uz savu valsti atlikumu, kas radies saņemtajai naudas summai pārsniedzot izdoto. Pārveduma summā tiek iekļauti ienākumi, kuri iegūti par gaisa transporta pakalpojumu sniegšanu un galvenajiem vai papildu pakalpojumiem, kuri ir sniegti gan tieši, gan ar aģentu starpniecību, kā arī parastā komercīkme, kas nopelnīta no šāda uzņēmuma noguldījuma līdz brīdim, kad tiek veikta šīs summas pārvedums.

3. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajām aviokompānijām ne vēlāk kā 30 dienu laikā no pieprasījuma iesniegšanas brīža jāsaņem piekrišana šāda pārveduma izdarīšanai brīvi konvertējamā valūtā pēc oficiālā vietējās valūtas maiņas kursa pārdošanas dienā. Pēc piekrišanas saņemšanas Līgumslēdzēju Pušu nozīmētās aviokompānijas var brīvi veikt pārvedumu.

13. pants Likumu, noteikumu un juridisku procedūru piemērošana

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses likumus un noteikumus, kas regulē starptautiskajā gaisa satiksmē iesaistīto gaisa kuģu ierašanos, uzturēšanos un tās teritorijas atstāšanu un gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju tās teritorijas robežās, jāievēro arī otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģiem ierodoties šajā teritorijā, uzturoties tajā un to atstājot.

2. Vienas Līgumslēdzējas Puses likumus un to piemērošanas kārtību, kas attiecas uz imigrāciju, pasēm un citiem apstiprinātiem ceļošanas dokumentiem, ierašanos, muietošanu, muitu un karantīnu, piemēro otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētās aviokompānijas gaisa kuģos pārvadātājai apkalpei, pasažieriem, kravai un pastam, tiem ierodoties šīs Līgumslēdzējas Puses teritorijā un līdz teritorijas atstāšanai.

3. Pasažieri, bagāža un krava, kas tiešā tranzītā šķērso Līgumslēdzējas Puses teritoriju, neatstājot šim nolūkam paredzēto lidostas teritoriju, ir pakļauta vienkāršotai kontrolei, izņemot drošības pasākumus pret vardarbību un gaisa kuģu nolaupīšanu. Tiešā tranzīta bagāža un krava ir atbrīvota no muitas un citiem nodokļiem.

4. Maksājumi un nodokļi, ko vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā piemēro otras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijai par lidostu un citu aviācijas līdzekļu izmantošanu, nedrīkst būt augstāki par tiem, ko piemēro citām aviokompānijām par šo līdzekļu izmantošanu.

5. Piemērojot muitas, imigrācijas, karantīnas un citus noteikumus vai izmantojot lidostas, gaisa trases un gaisa kustības dienestu un citus līdzekļus, kuri ir tās kontrolē, Līgumslēdzēja Puse nedod priekšrocības citām aviokompānijām salīdzinājumā ar otras Līgumslēdzējas Puses nozīmēto aviokompāniju.

14. pants

Sertifikātu un licenču atzīšana

Vienas Līgumslēdzējas Puses izdotās vai atzītās licences, lidojumu derīguma apliecības, kvalifikācijas apliecības, kuru derīguma termiņš nav beidzies, otra Līgumslēdzēja Puse atzīst par derīgām līgumā paredzētās satiksmes veikšanai noteiktajos maršrutos, ja sertifikātu vai licences izdotas vai atzītas saskaņā ar Konvencijā paredzētajiem standartiem.

Tomēr katra Līgumslēdzēja Puse saglabā tiesības neatzīt kvalifikācijas apliecības un licences, ko lidojumiem pāri šīs Līgumslēdzējas Puses teritorijai tās pilsoņiem izdevusi otra Līgumslēdzēja Puse.

15. pants

Drošība

1. Līgumslēdzējas Puses piekrīt sniegt viena otrai nepieciešamo palīdzību, lai novērstu nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret gaisa kuģu, lidostu un aeronavigācijas līdzekļu drošību, vai jebkādus citus draudus aviācijas drošībai.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka tā pēc ierašanās otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā ievēros noteiktus nediskriminējošus un vispārēji piemērojamus drošības noteikumus un veiks atbilstošus pasākumus, lai pārbaudītu pasažierus un to rokas bagāžu. Katra Līgumslēdzēja Puse ar sapratni izvērtē jebkuru otras Līgumslēdzējas Puses prasību pēc īpašiem drošības pasākumiem, lai novērstu sevišķus draudus tās gaisa kuģiem vai pasažieriem.

3. Līgumslēdzējas Puses rīkojas saskaņā ar ICAO noteiktajiem aviācijas drošības normatīviem. Ja viena Līgumslēdzēja Puse neievēro šos noteikumus, otra Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt konsultācijas ar pirmo Līgumslēdzēju Pusi. Ja nav vienošanās par ko citu, konsultācijas notiek 60 dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Ja Līgumslēdzējas Puses nevar vienoties, piemēro šī līguma 17.pantu.

4. Līgumslēdzējas Puses rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības noteikumiem, ko paredz Konvencija par noziegumiem un dažiem citiem aktiem, kas izdarīti gaisa kuģos, kura parakstīta 1963.gada 14.septembrī Tokijā, Konvencija par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kura parakstīta 1970.gada 16.decembrī Hāgā, Konvencija par cīņu pret nelikumīgiem aktiem, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta 1971.gada 23.septembrī Monreālā.

5. Nelikumīgas civilās aviācijas gaisa kuģa sagrābšanas, citu nelikumīgu darbību pret gaisa kuģu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošību gadījumā vai to draudu gadījumā Līgumslēdzējas Puses palīdz viena otrai, atvieglojot sakarus, kas paredzēti, lai ātri un droši izbeigtu šo incidentu vai tā draudus.

16. pants

Kompjuterizētā rezervēšanas sistēma (KRS)

1. Līgumslēdzējas Puses vienojas, ka:

- a) gaisa satiksmes izmantotāju intereses tiek aizsargātas pret ļaunprātīgu informācijas izmantošanu, ieskaitot maldinošas informācijas sniegšanu;
- b) Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai un tās aģentiem ir neierobežotas un vienlīdzīgas tiesības izmantot KRS otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā;
- c) šajā sakarā Nīderlandes teritorijā ir piemērojams Eiropas Kopienas pieņemtais KRS uzvedības kodekss, bet Latvijas teritorijā piemērojams ECAC KRS uzvedības kodekss;

2. Līgumslēdzēja Puse garantē, ka KRS, ko otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētā aviokompānija lieto kā primāru, nebūs ierobežojumu tās teritorijā. Līgumslēdzēja Puse nenosaka vai neļauj noteikt otras Līgumslēdzējas Puses nozīmētajai aviokompānijai KRS stingrākas prasības par tām, ko tā nosaka savas nozīmētās aviokompānijas KRS attiecībā uz:

- a) KRS pakalpojumu sniegšanu un pārdošanu, ieskaitot KRS izklāsta un rediģēšanas noteikumus, un
- b) sakaru līdzekļu pieejamību un lietošanu, kompjūteru tehniskā nodrošinājuma un programmu nodrošinājuma izvietojumu un izmantošanu vai kompjūteru tehnikas uzstādīšanu.

17. pants

Konsultācijas un grozījumi

1. Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas, cieši sadarbojoties, periodiski konsultē viena otru, lai nodrošinātu šī līguma un tā pielikuma noteikumu ieviešanu un apmierinošu ievērošanu.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt konsultācijas, lai grozītu līgumu vai tā pielikumu. Konsultācijas sākas 60 dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas datuma, ja vien Līgumslēdzējas Puses nevienojas citādi. Konsultācijas notiek diskusiju vai korespondences veidā.

3. Grozījumi līgumā, par kuriem vienojas Līgumslēdzējas Puses, stājas spēkā datumā, kurā Līgumslēdzējas Puses rakstiski paziņo viena otrai par atbilstošu konstitucionālo prasību izpildi.

4. Par katru grozījumu līguma pielikumos rakstiski jāvienojas aviācijas institūcijām, un tie stājas spēkā šo institūciju noteiktajā datumā.

18. pants Strīdu izšķiršana

1. Ja starp Līgumslēdzējām Pusēm rodas strīds par šī līguma iztulkošanu vai piemērošanu, tās pirmām kārtām centīsies strīdu nokārtot savstarpēju sarunu ceļā.

2. Ja Līgumslēdzējām Pusēm neizdodas strīdu nokārtot sarunu ceļā, tās pēc katras Līgumslēdzējas Puses lūguma var griezties pie trīs tiesnešu šķīrējtiesas, kur vienu šķīrējtiesnesi ieceļ katra Līgumslēdzēja Puse un trešo, kurš nav nevienas Līgumslēdzējas Puses pilsonis, nozīmē šie divi šķīrējtiesneši. Katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienu laikā no datuma, kad tā ir saņēmusi no otras Līgumslēdzējas Puses diplomātisku notu ar pieprasījumu par strīda izšķiršanu, un par trešo šķīrējtiesnesi vienojas sekojošo sešdesmit (60) dienu laikā. Ja Līgumslēdzēja Puse nenozīmē šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienu laikā vai ja noteiktajā laikā nav panākta vienošanās par trešo šķīrējtiesnesi, tad Līgumslēdzējas Puses var lūgt ICAO Padomes prezidentu nozīmēt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus.

3. Šķīrējtiesa pati nosaka tiesas procedūru un izlemj, kā tiek sadalītas ar šo procedūru saistītās izmaksas.

4. Šķīrējtiesas lēmumi, kas pieņemti saskaņā ar šī panta 2.punktu, ir saistoši abām Līgumslēdzējām Pusēm.

19. pants Līguma pārtraukšana

Katra Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā diplomātiskā ceļā var rakstiski paziņot otrai Līgumslēdzējai Pusei par tās lēmumu pārtraukt līgumu. Vienlaikus šāds lēmums jāpaziņo Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šādā gadījumā līgums tiek pārtraukts divpadsmit (12) mēnešus pēc tam, kad otra Līgumslēdzēja Puse saņēmusi šo paziņojumu, ja vien pēc savstarpējas vienošanās paziņojums nav atsaukts pirms šī perioda notecēšanas. Ja otra Līgumslēdzēja Puse neatzīst paziņojuma saņemšanu, paziņojumu uzskata par saņemtu 14 dienas pēc tam, kad to saņēmusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija.

20. pants Reģistrācija

Šo līgumu un visus tā grozījumus reģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

21. pants
Daudzpusēju līgumu piemērošana

1. Šis līgums tiek piemērots saskaņā ar Konvencijas nosacījumiem.

2. Ja stājas spēkā daudzpusējs līgums, kuram pievienojas abas Līgumslēdzējas Puses, un kurš jebkādā jomā skar šo līgumu, tad tāda daudzpusēja līguma nosacījumi aizstāj attiecīgos šī līguma nosacījumus.

22. pants
Piemērošana

Nīderlandes Karalistes gadījumā šis līgums attiecas tikai uz Karalistes Eiropas daļu.

23. pants
Stāšanās spēkā

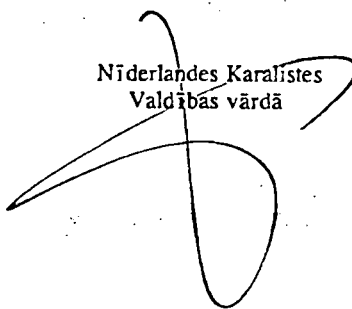
Šis Līgums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc datuma, kurā Līgumslēdzējas Puses rakstiski informējušas viena otru, ka nepieciešamās konstitucionālās prasības to valstīs ir izpildītas.

Lai to apliecinātu, mēs, savu Valdību pienācīgi pilnvaroti, parakstām šo Līgumu.

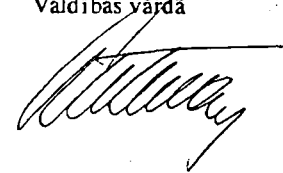
Parakstīts Rīgā 1993.gada 25. martā divos eksemplāros, no kuriem katrs ir holandiešu, latviešu, un angļu valodā; visi teksti ir autentiski.

Strīdu gadījumā par pamatu tiek ņemts līguma teksts angļu valodā.

Nīderlandes Karalistes
Valdības vārdā



Latvijas Republikas
Valdības vārdā



**Līguma par gaisa satiksmi
starp Nīderlandes Karalisti un Latvijas Republiku
p i e l i k u m s**

1. Nīderlandes Karalistes nozīmētajām aviokompānijām tiek piešķirtas tiesības veikt gaisa satiksmes pakalpojumus sekojošos maršrutos:

punkti Nīderlandē - starppunkti - punkti Latvijā - punkti aiz galapunkta un otrādi

2. Latvijas Republikas nozīmētajām aviokompānijām tiek piešķirtas tiesības veikt gaisa satiksmes pakalpojumus sekojošos maršrutos:

punkti Latvijā - starppunkti - punkti Nīderlandē - punkti aiz galapunkta un otrādi

3. Jebkurš no punktiem noteiktajos maršrutos vai visi šie punkti pēc nozīmētās aviokompānijas ieskatiem var tikt izlaisti jebkurā vai visos lidojumos.

4. Nozīmētajām aviokompānijām ir tiesības veikt lidojumus minētajos maršrutos bez lidojumu biežuma, gaisa kuģu tipa un pasažieru sēdvietu izvietojuma ierobežojumiem.

5. Līgumslēdzēju Pušu nozīmētajai aviokompānijai (aviokompānijām) ir tiesības izmantot jebkuru starppunktu vai punktu aiz galapunkta bez piektās gaisa brīvības tiesību izmantošanas.

Par iespējamo piektās gaisa brīvības tiesību izmantošanu vienojas abu Līgumslēdzēju Pušu aviācijas institūcijas.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE
LETTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRI-
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et
le Gouvernement de la République de Lettonie,
Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la sig-
nature à Chicago le 7 décembre 1944,
Soucieux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,
Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs terri-
toires 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 appelle une
autre interprétation:

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

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

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports, des travaux publics et de
la gestion des eaux;

- pour la République de Lettonie, du Ministre des Transports,

ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer les
fonctions qui relèvent actuellement desdits ministres;

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

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

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de trans-
port aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Con-
vention;

f) Les expressions "services convenus" et "routes indiquées" s'entendent respective-
ment des services aériens internationaux au sens de l'article 2 du présent Accord et des
routes indiquées dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

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

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

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

i) des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif; et

ii) du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport et des conditions de leur prestation;

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

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

Article 2. Octroi des droits

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après afin de permettre à leurs entreprises désignées d'assurer des transports aériens internationaux:

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

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

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

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

Article 3. Changements d'aéronef

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

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

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

2. Pour ce qui est des changements d'aéronef, les entreprises désignées peuvent utiliser leur propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en crédit-bail, et elles peuvent conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Les entreprises désignées peuvent utiliser des numéros de vol différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres aéronefs.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante deux entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer ces entreprises par d'autres.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées aux entreprises désignées.

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

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

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 4 aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions:

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

b) si les entreprises ne se conforment pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) si lesdites autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de ces entreprises et leur contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui les a désignées, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux; et

d) si les entreprises de transport manquent d'autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 6. Tarifs

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

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, toutes les fois que cela est possible, être concertés entre les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'Association du transport aérien international pour l'établissement des tarifs. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application est subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

4. L'agrément des tarifs peut être donné de façon expresse mais, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

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

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis, conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif

en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

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

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées:

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

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

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à faire entrer et employer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix des entreprises désignées, être satisfaits par leur propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprises de transport aérien travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de ladite Partie contractante.

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

Article 8. Concurrence loyale

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

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

Article 9. Conditions d'exploitation

1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, quarante-cinq (45) jours à l'avance,

les horaires des services qu'elles entendent assurer, en spécifiant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires peuvent être déposées directement par les entreprises désignées, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Taxes, douanes et redevances

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

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

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

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles cités dans l'article mentionné ci-dessus.

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

Article 11. Double imposition

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

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

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

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

Article 12. Transferts de fonds

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

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

3. Les entreprises désignées par les Parties contractantes reçoivent l'agrément de ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent en devises librement convertibles au taux de change officiel de conversion de la monnaie locale à la date de la cession de cette monnaie.

Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres de procéder aux transferts demandés dès réception de leur agrément.

Article 13. Application des lois, règlements et formalités

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

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

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

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

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

Article 14. Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, 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 convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

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

Article 15. Sécurité aérienne

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

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

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer auprès d'elle une demande de consultations. A moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il peut y avoir lieu d'appliquer l'article 17 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à To-

kyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les deux Parties contractantes aient adhéré auxdites conventions.

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

Article 16. Systèmes informatiques de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues:

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

b) que les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes et leurs agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) qu'à cet égard, le code d'éthique de la CEE concernant les SIR sera appliqué sur le territoire des Pays-Bas, tandis que, sur le territoire de Lettonie, le Code de conduite de la CEAC sera applicable.

2. Chacune des Parties contractantes garantit aux SIR choisis au premier chef par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante un accès libre et sans entrave sur son territoire. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet d'imposer sur son territoire, au SIR des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de ses propres entreprises désignées, en ce qui concerne par exemple:

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

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

Article 17. Consultations et amendement

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

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

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

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

Article 18. Règlement des différends

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

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

3. Le tribunal d'arbitrage arrête son règlement intérieur et détermine la distribution des coûts de la procédure.

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

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à n'importe quel moment notifier, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse d'être valide douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 21. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention sont à appliquer au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant un point couvert par le présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions applicables dudit accord remplacent celles correspondantes du présent Accord.

Article 22. Champ d'application

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

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

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

Fait le 25 mars 1993 à Riga, en double exemplaire en langues anglaise, néerlandaise et lettone, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence, la version anglaise prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

J.R.H. MAIJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement de la République de Lettonie:

A. GUTMANIS

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CONCLU ENTRE LE
ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE

1. Les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas sont autorisées à exploiter des services aériens sur les route indiquées ci-après:

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées de la République de Lettonie sont autorisées à exploiter des services aériens sur les route indiquées ci-après:

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

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent, à leur discrétion, omettre lors de tous leurs vols ou de n'importe lequel d'entre eux, la totalité ou l'un quelconque des points intermédiaires.

4. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont autorisées à assurer des vols sur les routes mentionnées ci-dessus, sans restriction en ce qui concerne leur fréquence, les types d'aéronefs et leur plan dans n'importe quelle configuration.

5. Tous les points intermédiaires ou au-delà peuvent être desservis par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.

Ces droits de trafic de cinquième liberté peuvent être exercés avec l'accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

