

No. 40035

**Netherlands
and
Jamaica**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Jamaica for air services between and beyond their respective territories (with annex). Kingston, 9 June 1994

Entry into force: *provisionally on 9 June 1994 by signature and definitively on 1 April 1995 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

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

**Pays-Bas
et
Jamaïque**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la Jamaïque relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Kingston, 9 juin 1994

Entrée en vigueur : *provisoirement le 9 juin 1994 par signature et définitivement le 1er avril 1995 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

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

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
JAMAICA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-
SPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and Jamaica;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 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 I. Definitions

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

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, in so far 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 Jamaica the Minister responsible for Civil Aviation and the Air Transport Licensing Board

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 assigned to them in Article 96 of the Convention;

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

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

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

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

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

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

Article 3. Change of Aircraft

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

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

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

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

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4. Designation and Authorization

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

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

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

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

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

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

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

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

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

d) in case that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be

exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6. Tariffs

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

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties whether or not through the use of the applicable procedures of the International Air Transport Association. The airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the routes. Where one Contracting Party has not designated an airline, the tariffs shall be drawn up by the designated airline(s) of the other Contracting Party. 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 forty-five (45) 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 of 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 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

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

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

Article 7. Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

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

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

Article 8. Fair Competition

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

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

3. The designated airlines of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

4. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airlines, and the points on the specified routes, based for each sector on the capacity required for the entire route.

Article 9. Timetable

1. The airlines designated by each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party not less than forty-five (45) days in advance, the proposed timetable for its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. Such approval shall not be unreasonably withheld.

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 a designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the 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 have already been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that 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. Transfer of Funds

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

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party. subject to the foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances.

Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval - when required - for such transfer, without undue delay, 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 thereafter.

Article 12. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airlines 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 airlines operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated 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 13. 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, certificated of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 14. Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular 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, in so far as the Contracting Parties are both Party to these Conventions.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or landing. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 15. Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

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

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

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

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

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

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

Article 16. Consultation and Amendment

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

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days 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 17. 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 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 periods of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 18. 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 acknowledgement 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 19. Registration with ICAO

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

Article 20. Applicability of Multilateral Agreements

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

Article 21. Applicability

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

Article 22. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Kingston, Jamaica, both originals in the English language, this 9th day of June 1994.

For the Kingdom of the Netherlands:

NICO J. JONKER

Ambassador of the Kingdom of the Netherlands

For Jamaica:

PAUL D. ROBERTSON

Minister for Foreign Affairs and Foreign Trade

ANNEX

Route Schedule

A.

1. Points to be served in both directions by the designated airlines of Jamaica:

all points in Jamaica - all intermediate points - all points in the Netherlands - all points beyond. Excluded from this are Aruba and the Netherlands Antilles (Curacao, Bonaire, St. Maarten, Saba, St. Eustatius).

2. Points to be served in both directions by the designated airlines of the Kingdom of the Netherlands:

all points in the Netherlands - all intermediate points - all points in Jamaica - all points beyond.

Note

The rights covered by this paragraph A do not include own stop over or fifth freedom rights unless specified in paragraph B and C of this Annex.

B.

1. Own stop over rights to be served by the designated airlines of Jamaica:

Cuba - the Bahamas - Haiti. Where however one of these points is selected for the purpose of exercising fifth freedom rights, such rights shall also include own stop over traffic.

2. Own stop over rights to be operated by the designated airlines of the Kingdom of the Netherlands:

Cuba - Dominican Republic - Mexico and Tampa (US). Where however one of these points is selected as the point in the Caribbean or Latin America for the purpose of exercising fifth freedom rights, such rights shall also include own stop over traffic.

C.

1. Fifth freedom traffic rights to be operated by the designated airlines of Jamaica:

one point in Europe or in the Caribbean (including the Bahamas), excluding Aruba and the Netherlands Antilles (Curacao, Bonaire, St. Maarten, Saba, St. Eustatius).

2. Fifth freedom traffic rights to be operated by the designated airlines of the Kingdom of the Netherlands:

one point in the Caribbean or in Latin America.

Note

The point to be selected for the exercise of these traffic rights by any designated airline of a Contracting Party may be chosen at the discretion of that airline and shall be notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Changes in the point selected are allowed and may be made at intervals of not less than 120 days with not less than 60 days prior notice.

D.

The designated airlines of either Contracting Party shall have the right to operate on the routes specified above, up to a total of seven weekly frequencies with any type of aircraft in any configuration. Each designated airline of either Contracting Party shall have the right to operate on the routes additional frequencies to the above, subject to the approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

E.

Points in the above schedule may be served in any order on any or all flights and any point may be omitted.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA JAMAÏQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Royaume des Pays-Bas et la Jamaïque,
Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
Souhaitant contribuer au développement de l'aviation civile internationale;
Désireux de conclure un Accord aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;
Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

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

a) le terme "la Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont applicables dans le cas des deux Parties contractantes, ou pour autant qu'elles les aient ratifiés;

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne:

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

- pour la Jamaïque, le Ministre chargé de l'Aviation civile et le Conseil d'administration des Transports aériens;

ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité 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", par rapport à un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention;

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

f) les expressions "services convenus" et "route indiquée" s'entendent respectivement d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

g) le terme "provisions" s'entend des articles prêts à la consommation destinés à l'utilisation ou à la vente sur l'aéronef en cours de vol, ainsi que des fournitures requises par le commissaire de bord;

h) le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui leur seraient apportés;

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, de leurs bagages ou de marchandises à l'exclusion 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 par les entreprises de transport aérien ou en leur nom, et des conditions de leurs prestations;

j) l'expression "changement d'aéronef" s'entend de l'exploitation d'un des services conenus par une entreprise désignée, de façon qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par un aéronef différent en capacité de ceux utilisés pour un autre secteur;

k) l'expression "Système de réservations par ordinateur" (SRO) s'entend d'un système informatisé contenant des informations sur les horaires des entreprises de transport aérien, la disponibilité des places, les tarifs et les services connexes, au moyen duquel les réservations peuvent être faites et/ou des billets peuvent être émis et qui rend certaines ou l'ensemble de ces possibilités accessibles aux agents de voyage.

Article 2. Octroi des droits

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services de transports aériens internationaux par l'entreprise désignée de ladite autre Partie:

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

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

c) le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou simultanément.

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

Article 3. Changement d'aéronefs

1. Chacune des entreprises de transport aérien désignées peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols relevant des services convenus, changer à son gré d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à un point quelconque le long des routes indiquées, à condition que:

a) l'horaire de l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef coïncide avec celui de l'aéronef quittant le territoire ou y arrivant selon le cas;

b) dans le cas de changement sur le territoire de l'autre Partie contractante, et lorsque plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, un de ces appareils au plus soit de la même taille et qu'aucun ne soit plus grand que l'aéronef utilisé sur le secteur des troisième et quatrième libertés.

2. Pour procéder au changement, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement pris en leasing et peut travailler dans le cadre d'accords commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à son changement d'exploitation.

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe et aussi de remplacer une entreprise désignée par une autre.

2. Au reçu de ladite désignation, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, une entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que les tarifs pour ces services aient été établis conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner cet octroi aux conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, ou par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'article 4, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions:

a) lorsque ladite entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) lorsque ladite entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la première Partie contractante;

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

d) lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

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

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, dans la mesure du possible, convenus entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes, qu'ils soient ou non établis par l'intermédiaire des procédures applicables de l'Association du transport aérien international. Les entreprises peuvent consulter d'autres entreprises exploitant la totalité ou une partie des routes en question. Lorsque la Partie contractante n'a pas désigné d'entreprise, les tarifs sont établis par l'entreprise (les entreprises) désignée(s) de l'autre Partie contractante. Dans tous les cas, les tarifs sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf dans des cas spéciaux où lesdites autorités consentiront à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs pourra être donné expressément; ou bien, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté, comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques pourront convenir d'abrégéer en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son désaccord au sujet d'un tarif établi, conformément aux dispositions dudit paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

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

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

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

Article 7. Activités commerciales

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

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

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

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

3. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit à toute autre organisation, société ou entreprise travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y assurer les prestations en question.

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

Article 8. Concurrence loyale

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

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

3. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières fournissent sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante répondent étroitement aux besoins du public en matière de trans-

port et ont pour objectif essentiel la fourniture de capacités adéquates pour faire face aux besoins présents et à ceux raisonnablement prévus pour le transport de passagers, de marchandise et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises et les points sur les routes indiquées basés pour chaque secteur sur la capacité nécessaire pour la totalité de la route.

Article 9. Conditions d'exploitation

1. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes font connaître aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours à l'avance, leurs horaires, leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public. Cette approbation ne fait pas l'objet d'un refus déraisonnable.

2. Les demandes d'autorisation d'exploitation de vols supplémentaires peuvent être soumises, par les entreprises de transport aérien désignées directement pour approbation par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Taxes, douanes et redevances

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

2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs par cette autre entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation de 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 si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

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 en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser les droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord des aéronefs d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie 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. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre les services de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire de la vente vers leur territoire national tout excédent réalisé sur le territoire de la vente entre leurs recettes et leurs dépenses, conformément aux prescriptions en matière de change applicables à tous les pays dans des circonstances similaires.

Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent, le cas échéant, l'autorisation de procéder à ces transferts sans retard indu en monnaie librement convertible au taux officiel pour la conversion de la monnaie locale appliqué à la date de la vente.

Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes peuvent librement effectuer le transfert proprement dit dès réception de l'approbation.

Article 12. Application des lois, règlements et formalités

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, s'appliquent également aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur celui-ci.

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

4. Les droits et redevances imposés aux activités des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour utilisation des aéroports et autres installations et servic-

es de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

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

Article 13. Reconnaissance des certificats et licences

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

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

Article 14. Sécurité

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont l'une à l'égard de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie fait partie intégrante du présent Accord. Sans que l'énumération ci-après limite ce caractère général de leurs droits et obligations, en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes soient toutes les deux parties à ces Conventions.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives aux transports aériens arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenue dans les Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; ces dernières exigent des exploitants d'aéronefs de leur nationalité ou ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont aussi sur leur territoire, de même que des exploitants

d'aéroports sis sur leur territoire qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante s'engage à observer les mesures de sécurité exigées par l'autre Partie pour l'entrée sur son territoire et à adopter les mesures adéquates pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou tout acte illicite à l'encontre de la sécurité de cet aéronef, de ses passagers ou de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance pour mettre fin rapidement audit incident ou à ladite menace.

Article 15. Système de réservation par ordinateur

1. Les Parties contractantes conviennent que:

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

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

c) à cet égard, le Code de conduite SRO adopté par la Communauté européenne prévaudra sur le territoire des Pays-Bas, tandis que le Code de conduite SRO de l'Organisation de l'aviation civile internationale sera applicable sur le territoire de la Jamaïque.

2. Chaque Partie contractante garantit au SRO choisi comme son système principal, par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soit imposé au SRO de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées au SRO de sa propre entreprise de transport aérien désignée, s'agissant par exemple:

a) de l'exploitation et de la vente des services SRO, y compris les règlements en matière d'affichage et de mise en forme du SRO, et

b) de l'accès aux moyens de communication et de leur utilisation, du choix et de l'utilisation du matériel et des logiciels techniques, ou de l'installation de matériel.

Article 16. Consultations et amendements

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

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Lesdites consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes en conviennent autrement.

Ces consultations peuvent avoir lieu soit face à face soit par correspondance.

3. Toute modification au présent Accord décidée par les Parties contractantes, entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'achèvement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Toute modification apportée à l'Annexe au présent Accord fait l'objet d'une entente confirmée par écrit entre les autorités aéronautiques et entre en vigueur à une date fixée par lesdites autorités.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un est nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième fait l'objet d'une concertation entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que le troisième arbitre en question ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chacune de celles-ci désigne son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être choisi dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le troisième arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans le cadre du paragraphe 2 du présent article.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y serait apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Applicabilité des accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord multilatéral, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions dudit accord ont préséance sur les dispositions du présent Accord.

Article 21. Applicabilité

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera provisoirement appliqué dès la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées réciproquement par écrit que les formalités constitutionnelles, nécessaires à cet effet dans leurs pays respectifs, sont terminées.

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

Fait en double exemplaire à Kingston (Jamaïque) en deux originaux en langue anglaise le 9 juin 1994.

Pour le Royaume des Pays-Bas:

NICO J. JONKER

Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas

Pour la Jamaïque:

PAUL D. ROBERTSON

Ministre des Affaires étrangères et du commerce extérieur

ANNEXE. TABLEAU DES ROUTES

A.

1. Points desservis dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées de la Jamaïque:

Tous points en Jamaïque - tous points intermédiaires - tous points aux Pays-Bas - tous points au-delà. Aruba et les Antilles néerlandaises (Curaçao, Bonaire, St. Martin, Saba, St. Eustache) sont exclus de cette liste.

2. Points desservis dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas:

Tous points aux Pays-Bas - tous points intermédiaires - tous points en Jamaïque - tous points au-delà.

Note

Les droits couverts par le présent paragraphe A ne prévoient pas d'escales ou de droits de cinquième liberté, sauf disposition contraire spécifiée aux paragraphes B et C de la présente Annexe.

B.

1. Droits d'escales pour les entreprises de transport aérien désignées de la Jamaïque:

Cuba - les Bahamas - Haïti. Toutefois, lorsque l'un de ces points est choisi pour l'exercice des droits de cinquième liberté, lesdits droits prévoient également le trafic d'escale.

2. Droits d'escales pour les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas:

Cuba - République dominicaine - Mexique et Tampa (États-Unis). Toutefois, lorsqu'un de ces points est choisi comme point dans les Caraïbes et l'Amérique latine pour l'exercice des droits de cinquième liberté, lesdits droits prévoient également le trafic d'escale.

C.

1. Droits de trafic de cinquième liberté exploités par les entreprises de transport aérien désignées de la Jamaïque:

un point en Europe ou dans les Caraïbes (y compris les Bahamas) à l'exclusion d'Aruba et des Antilles néerlandaises (Curaçao, Bonaire, St. Martin, Saba, St. Eustache).

2. Droits de trafic de cinquième liberté pouvant être exploités par les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas:

un point dans les Caraïbes ou en Amérique latine.

Note

Le point à choisir pour l'exercice de ces droits de trafic par une quelconque entreprise désignée d'une Partie contractante est à la discrétion de ladite entreprise et sera notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Les changements apportés au point choisi sont autorisés et peuvent intervenir à des intervalles d'au moins 120 jours, et avec un préavis de 60 jours au moins.

D. Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante ont le droit d'exploiter n'importe quel type d'aéronef, selon n'importe quelle configuration, pour assurer le service sur les routes indiquées, à concurrence de sept fréquences hebdomadaires au maximum. Chaque entreprise désignée d'une Partie contractante a le droit d'exploiter des fréquences supplémentaires sur ces routes sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

E. Les points mentionnés dans le tableau ci-dessus peuvent être desservis dans n'importe quel ordre et n'importe quel point peut être omis.

