

No. 40169

**Netherlands
and
China**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the People's Republic of China relating to civil air transport (with annex). Beijing, 23 May 1996

Entry into force: *23 May 1996 by signature, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Chinese, Dutch and English*

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

**Pays-Bas
et
Chine**

Aceord entre le Royaume des Pays-Bas et la République populaire de Chine relatif aux transports aériens civils (avec annexe). Beijiug, 23 mai 1996

Eutrée en vigueur : *23 mai 1996 par signature, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *chinois, néerlandais et anglais*

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

荷兰王国和中华人民共和国 民用航空运输协定

荷兰王国政府和中华人民共和国政府,为了便利两国人民之间的友好交往和发展民用航空方面的相互关系,而缔结两国(以下简称“缔约双方”)间的一项协议,

作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的参加国,

就建立和经营两国领土之间及其以远地区的航班,达成协议如下:

第一条 定 义

除非本协定另有规定,本协定中:

一、“航空当局”,荷兰王国方面指交通、公共工程和水利部长,或者指受权执行该当局目前所行使的职能的任何个人或者机构;中华人民共和国方面指中国民用航空总局,或者指受权执行该局目前所行使的职能的任何个人或者机构。

二、“空运企业”，指提供或者经营国际航班的任何航空运输企业。

三、“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定经指定和许可的空运企业。

四、“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或者邮件公共运输的任何定期航班。

五、“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班。

六、“非运输业务性经停”，指目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停。

七、“运价”，指航空公司直接或通过代理人向任何个人或实体因航空运输旅客(及其行李)和货物(不含邮件)而收取或拟收取的任何数量的费额，包括：

1. 提供和适用运价的条件；

2. 附属于航空公司所提供的此类运输业务的任何服务的价格和条件。

八、“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十七条规定修改的航线表。航线表是本协定的组成部分。

第二条 授 权

一、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以

便缔约另一方指定空运企业在航线表中规定的航线上建立和经营国际航班(以下分别称为“规定航线”和“协议航班”)。

二、缔约任一方指定空运企业在其相关的季节时刻表获得缔约另一方航空当局批准有权沿所述当局规定的航路不经停飞越缔约另一方领土。

三、在不违反本协定规定的情况下,缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时,享有下列权利:

(一)经缔约另一方航空当局同意,在缔约另一方领土内规定航线上的地点作非运输业务性经停;

(二)在缔约另一方领土内规定航线上的地点经停,以便上下来自或前往缔约一方的国际旅客、行李、货物和邮件。

四、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点装卸前往或者来自第三国国际业务的权利,由缔约双方航空当局商定。

五、本条第一、二、三款不应视为给缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点间参与航空运输的权利,除非非营利性载运所述空运企业的人员及其家属和行李。

第三条 空运企业的指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家空运企

业,在规定航线上经营协议航班,并且有权撤销或者更改上述指定。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方国家或者其国民。

三、缔约一方航空当局可要求缔约另一方指定空运企业向其证明,对于其通常和合理地施于国际航班经营的法律和规章所规定的条件和义务,该指定空运企业有资格履行。

四、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下,缔约另一方在收到上述指定通知后,应给予该指定空运企业以适当的经营许可,而不应迟延。

五、缔约一方指定空运企业一经获得本条第四款的许可,即可在商定的日期开始经营部分或全部协议航班,但须符合本协定的规定,并且已按本协定第八条的规定确定了此种航班之运价。

第四条 许可的撤销、暂停或者附加条件

一、有下列情形之一的,缔约一方有权撤销或者暂停所授予缔约另一方指定空运企业的经营许可,或者对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利附加它认为必要的条件:

(一) 缔约一方对该空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约另一方国家或者其国民有疑义;或者

(二) 该空运企业未遵守缔约一方的法律和规章;或者

(三) 该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款规定的对经营许可予以撤销、暂停或者附加条件必须立即执行,以防止进一步违反法律和规章,上述权利只能在与缔约另一方协商后方可行使。

第五条 法律、规章和程序的适用

一、缔约一方关于从事国际飞行的航空器进出其领土,在其领土内停留或者在其领土内运行和航行的法律、规章和程序,应适用于缔约另一方指定空运企业进出缔约一方领土,在该缔约一方领土内停留,或者在所述领土内运行和航行的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、货物或者邮件进出其领土或者在其领土内停留的法律和规章,例如关于入境、护照、海关和检疫的规章,应适用于进出缔约一方领土或者在该缔约一方领土内的缔约另一方指定空运企业的航空器所载运的旅客、机组、货物或者邮件。缔约一方如提出要求,

缔约另一方应及时向其提供上述法律和规章的文本。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及其他法律和规章中有关民用航空方面的规定,应适用于在其领土内经营协议航班的缔约另一方指定空运企业。

四、对直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李和货物,只采取简化的控制措施。

第六条 公平均等的机会

一、缔约双方指定空运企业应享有公平均等的机会参与本协定所包括的国际航空运输。

二、缔约一方应在权限范围内采取适当行动,以消除对缔约另一方指定空运企业提供的协议航班造成不利影响的各种形式的歧视或不公平做法。

三、在经营协议航班方面,缔约一方指定空运企业应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益,以免不适当地影响后者在相同航线或者航段上经营的航班。

四、缔约双方指定空运企业提供的协议航班,应与公众对规定航线上的运输需求密切相关,其主要目的应为以合理的载运比率提供足够的运力,以便满足目前和合理预测的旅客、货物和邮件的运输需要。

五、缔约一方指定空运企业在规定航线上除指定该空

运企业的缔约一方领土内地点以外的其他地点上下旅客、货物和邮件,应根据运力须与下列各点相联系的总原则予以规定:

(一)来自和前往指定该空运企业的缔约一方领土的运输需要;

(二)协议航班所经地区的运输需要,但应考虑组成该地区的国家的空运企业所建立的其他航班;以及

(三)联程航班经营的需要。

第七条 运营安排

一、运力和班次应由缔约双方航空当局商定。

二、缔约一方指定空运企业可根据运输业务需要申请在规定航线上进行加班飞行。加班飞行的申请至迟应在距计划加班飞行之日三天前向缔约另一方航空当局提出,获准后方可飞行。

第八条 运 价

一、适用于缔约双方领土间的运价应在合理的水平上制定,适当照顾到一切有关因素,包括经营成本、合理利润和航班特点(如速度和舒适水平)。

二、本条第一款所述运价，应由缔约双方指定空运企业商定，如有必要和可能，可与在相同航线或者航段上经营航班的其他空运企业进行磋商。商定的运价至少应在距计划采用之日六十天前提交各自航空当局，经缔约双方航空当局批准后生效。

三、如指定空运企业就上述运价未能达成协议，缔约双方航空当局应试图通过协商，确定运价。

四、如缔约双方航空当局未能根据本条第二款就运价的批准达成协议，或者未能根据本条第三款就运价的确定达成协议，则应根据本协定第十八条规定提交缔约双方解决这一问题。

五、根据本条规定制定新运价以前，已生效的运价应继续适用。

第九条 提供技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业经营协议航班指定主用机场和备用机场，并应为该空运企业提供经营协议航班所需要的通信、导航、气象服务及其他附属服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场(包括技术设备和其他设施与服务)、通信和航行设施以及其他

附属服务,应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于其他国家经营国际航班的任何空运企业在缔约另一方领土内使用类似设备、设施和服务所适用的费率。

第十条 关 税

一、缔约一方指定空运企业飞行国际航班的航空器进入缔约另一方领土时,该航空器及该航空器上的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油)、润滑油和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。但这些设备和物品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、除了提供服务的费用外,下列设备和物品应在互惠的基础上免纳同样的关税、税收、检验费和其他类似费用:

(一)由缔约一方指定空运企业或代表该空运企业运入缔约另一方领土或在缔约另一方领土内装载而专供飞行国际航班的航空器使用或消费的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油)、润滑油和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用;

(二)由缔约一方指定空运企业或代表该空运企业运入

缔约另一方领土的为维护或者检修飞行国际航班的航空器的零备件(包括发动机)。

三、由缔约一方指定空运企业或代表该空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单和宣传品,应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

四、本条第一、二款所述设备和物品,经缔约另一方海关当局同意后,可在缔约另一方领土内卸下。这些设备和物品应受缔约另一方海关当局监管直至重新运出,或者根据海关法规另作处理。

五、缔约一方指定空运企业和另一家在缔约另一方领土内享有类似税费免纳待遇的空运企业订有合同,在该领土内向其租借或者转让本条第一、二款所述物品的,则也应适用本条第一、二款的豁免规定。

六、直接过境的行李和货物,除提供服务的费用外,应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

第十一条 代表机构和人员

一、缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上在规
定航线上缔约另一方领土内的通航地点:

1. 设立常驻代表机构;

2. 设立促销运输业务和销售该空运企业的客票、货运单等票据的办事处以及提供运输业务所需的其他设施。

二、应允缔约一方的指定空运企业在缔约另一方领土内通过合法代理人或代理机构销售运输业务。

三、应允缔约一方的指定空运企业在缔约另一方领土内派驻提供运输业务所需的管理、商务、飞行和技术人员。缔约一方指定空运企业常驻代表机构的工作人员应为缔约任何一方的国民。上述工作人员应遵守缔约另一方领土内有效的法律和规章。

四、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业的常驻代表机构及其工作人员有效地经营协议航班提供必要的协助和方便。

五、缔约一方指定空运企业飞行进出缔约另一方领土航班上的机组人员应为该缔约一方国民。缔约一方指定空运企业如欲在其进出缔约另一方领土的航班上雇用任何其他国籍的机组人员,应事先取得缔约另一方的同意。

第十二条 收入汇兑

一、缔约一方指定空运企业在互惠的基础上,有权将在缔约另一方领土内取得的收入汇至指定该空运企业的缔约一方领土。

二、上述收入的汇兑应用可兑换货币,并按当日适用的有效汇率进行结算。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的收入的汇兑提供便利,并应协助该空运企业办理有关手续。

第十三条 航空保安

一、缔约双方重申,为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务,构成本协定不可分割的组成部分。缔约双方应特别遵守一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、一九七〇年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》以及一九七一年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》的规定。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助,防止非法劫持民用航空器和其他危及所述航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为,以及危及民用航空安全的任何其他威胁。

三、缔约双方在其相互关系中,应遵守国际民用航空组织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对缔约双方均

适用的航空保安规定和技术要求。缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人和主要营业地或者永久居住地在其领土内的航空器经营人遵守上述航空保安规定和要求。

四、缔约双方同意,可要求此类航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另一方规定的航空保安规定和要求。缔约双方保证在其领土内采取足够有效的措施,在登机或者装机前和在登机或者装机时,保护航空器的安全,并且在登机或者装机前,对旅客、机组、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求,应给予同情的考虑。

五、当发生非法劫持航空器事件或者以劫持航空器相威胁的事件,或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为时,缔约双方应相互协助,提供联系的方便并采取其他适当的措施,以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

第十四条 资料的提供

缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求,向其提供审查缔约一方指定空运企业在规定航线上协议航班的运力所合理需要的统计资料。这些资料应包括确

定该指定空运企业协议航班的业务量所需的全部资料。

第十五条 证件和执照的承认

缔约一方应承认缔约另一方为在规定航线上经营协议航班而颁发或者核准的有效适航证、合格证和执照,但是颁发或者核准上述证件和执照的条件,应相当于或者高于根据《国际民用航空公约》制定的最低标准。

第十六条 协 商

一、缔约双方应本着密切合作和互相支持的精神,保证本协定各项规定得到正确的实施和满意的遵守。为此,缔约双方航空当局应经常互相协商。

二、缔约一方可随时要求与缔约另一方就本协定进行协商。这种协商应尽早开始,除非另有协议,至迟应在缔约另一方收到要求之日起六十天内进行。

第十七条 修 改

一、缔约一方如认为需要修改本协定或者其附件的任何规定,可随时要求与缔约另一方协商。所述磋商可在航

空当局之间并可以书面或者会晤形式进行,且应在缔约另一方收到要求之日起六十天内开始,除非缔约双方同意延长这一期限。

二、经本条第一款所述的协商所达成的对本协定或者其附件的任何修改,应通过外交途径换文确认后生效。

第十八条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的实施或者解释发生争端,应先由缔约双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就上述争端达成协议,缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十九条 终 止

缔约一方可随时通过外交途径向缔约另一方通知其终止本协定的决定。本协定应在缔约另一方收到通知之日起六个月后终止,除非在期满前经缔约双方作出安排撤回该通知。

第二十条 向国际民用航空组织登记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组

织登记。

第二十一条 适用

对于荷兰王国,本协定只适用于该王国欧洲部分。

第二十二条 生效

本协定自签字之日起生效。

下列代表,经其各自政府正式授权,在本协定上签字,以昭信守。

本协定于一九九六年^五月^{北京}四月^五日在阿姆斯特丹签订,共两份,每份都用荷兰文、中文和英文写成,所有文本同等作准。

出现不一致的情况时,应以英文文本为准。

荷兰王国政府
代 表

中华人民共和国政府
代 表

附件

航 线 表

(一)荷兰王国指定空运企业经营协议航班的往返航线:

荷兰境内地点——两个中间经停点——北京

(二)中华人民共和国指定空运企业经营协议航班的往返航线:

中国境内地点——两个中间经停点——阿姆斯特丹

(三)协议航班的中间经停点应经双方航空当局商定并可经双方航空当局同意后修改。

(四)缔约任何一方指定空运企业在任何或者所有飞行中,可不经停规定航线上的任何地点,但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内始发和终止。

(五)缔约一方指定空运企业只有在取得双方航空当局同意后方可行使前往和来自中间经停点的第五种自由业务权。

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek China inzake de burgerluchtvaart

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Volksrepubliek China;

Geleid door de wens vriendschappelijke contacten tussen hun beide volken te vergemakkelijken en wederzijdse betrekkingen tot stand te brengen op het gebied van de burgerluchtvaart door een verdrag te sluiten tussen hun Staten (hierna te noemen „de Verdragsluitende Partijen”);

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld;

Zijn het volgende overeengekomen betreffende de totstandkoming en exploitatie van luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, wordt in dit Verdrag verstaan onder:

1. „luchtvaartautoriteiten”: in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Verkeer en Waterstaat, of elke persoon of instantie die bevoegd is de thans door genoemde autoriteit uitgeoefende functies te vervullen, en in het geval van de Volksrepubliek China, de Algemene Dienst Burgerluchtvaart van China, of elke persoon of instantie die bevoegd is de thans door genoemde dienst uitgeoefende functies te vervullen;
2. „luchtvaartmaatschappij”: een luchtvervoersonderneming die internationale luchtdiensten exploiteert of de gelegenheid biedt van internationale luchtdiensten gebruik te maken;
3. „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
4. „luchtdienst”: een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, bagage, vracht of post;
5. „internationale luchtdienst”: een luchtdienst die door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een Staat voert;

6. „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”: een landing, gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht of post;

7. „tarief”: elk bedrag dat door een luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht 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 voor 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 de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

8. „routetabel”: de aan dit Verdrag gehechte routetabel, zoals gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van artikel 17 van dit Verdrag. De routetabel vormt een integrerend bestanddeel van dit Verdrag.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij de in dit Verdrag genoemde rechten teneinde de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in staat te stellen internationale luchtdiensten tot stand te brengen en te exploiteren op de in de routetabel omschreven route (hierna te noemen: „de overeengekomen diensten” respectievelijk „de omschreven route”).

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Verdragsluitende Partijen heeft het recht om zonder landing over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te vliegen langs de door de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij voorgeschreven luchtroute, nadat van genoemde autoriteiten de goedkeuring van de desbetreffende seizoensdienstregeling is verkregen.

3. Met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

a. het recht om te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op (een) punt(en) op de omschreven route op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, na goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij; en

b. het recht om te landen op het (de) punt(en) op de omschreven route op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afkomstig uit of met een bestemming in eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

4. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij tot het opnemen of afzetten van internationaal verkeer van of naar een derde land op (een) punt(en) gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Verdragsluitende Partijen.

5. Geen van de bepalingen van het eerste, tweede en derde lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, behoudens het vervoer, niet tegen betaling, van personeelsleden van bedoelde luchtvaartmaatschappij alsmede hun gezinsleden en bagage.

Artikel 3

Aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij en verlening van vergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht om schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven route en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.

2. Een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij die door elke Verdragsluitende Partij is aangewezen, blijft berusten bij die Verdragsluitende Partij of haar onderdanen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij kunnen van de door de eerstbedoelde Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat te hunnen genoegen wordt aangetoond dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden en verplichtingen die zijn voorgeschreven krachtens de wetten en voorschriften die door hen gewoonlijk en redelijkerwijs worden toegepast bij de exploitatie van internationale luchtdiensten door de betreffende luchtvaartautoriteiten.

4. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Verdragsluitende Partij, met inachtneming van de bepalingen van het tweede en derde lid van dit artikel, aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij onverwijld de nodige exploitatievergunning.

5. Na ontvangst van de in het vierde lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen datum een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 8 van dit Verdrag.

Artikel 4

Intrekking van, opschorting van of het stellen van voorwaarden bij de vergunning

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij verleende exploitatievergunning in te trekken of op te schorten of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door bedoelde aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 2 van dit Verdrag genoemde rechten in elk van de volgende gevallen:

a. indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een wezenlijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of haar onderdanen; of

b. indien die luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij na te leven; of

c. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting van, of het stellen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden aan de exploitatievergunning van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op wetten en voorschriften, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 5

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf op en het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen, dan wel betreffende het aldaar exploiteren van en vliegen met zodanige luchtvaartuigen, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de binnenkomst op, verblijf op, het vertrek uit danwel de exploitatie van en deelneming in navigatie op het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht of post, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, paspoorten, douane en quarantaine, zijn van toepassing op de door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vervoerde passagiers, bemanning, vracht of post bij de binnenkomst en het verblijf op

en het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij. Elke Verdragsluitende Partij verstrekt de andere Verdragsluitende Partij desgevraagd onmiddellijk de tekst van bovengenoemde wetten en voorschriften.

3. Andere relevante wetten en voorschriften betreffende luchtvaartuigen en bepalingen met betrekking tot de burgerluchtvaart van de ene Verdragsluitende Partij zijn van toepassing op de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

4. Passagiers, bagage en vracht die op directe doorreis zijn en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

Artikel 6

Eerlijke en gelijke kansen

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

2. Elke Verdragsluitende Partij treft passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke praktijken die de overeengekomen diensten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, opdat de diensten die de laatstgenoemde Partij aanbiedt op dezelfde route of op een gedeelte daarvan niet onnodig worden geschaad.

4. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij worden aangeboden dienen nauw aan te sluiten op de behoeften van het publiek aan vervoer op de omschreven route en dienen als voornaamste doelstelling te hebben het bieden van een toereikende capaciteit, bij een redelijke beladingsgraad, om te voorzien in de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften met betrekking tot het vervoer van passagiers, vracht en post.

5. Het voorzien in het vervoer van passagiers, vracht en post door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij, zowel opgenomen als afgezet op punten op de omschreven route, niet zijnde punten op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die die luchtvaartmaatschappij aanwijst, geschiedt in overeenstemming met de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn gerelateerd aan:

- a. de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Verdragssluitende Partij waardoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen;
- b. de vervoersbehoeften van de regio waar de overeengekomen dienst doorheen voert, rekening houdend met andere luchtdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die de regio vormen; en
- c. de eisen welke de exploitatie van doorgaande vluchten stelt.

Artikel 7

Exploitatieregelingen

1. De capaciteit en de frequentie worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragssluitende Partijen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Verdragssluitende Partijen kan, naargelang de vervoersbehoeften, de exploitatie van een extra gedeelte op de omschreven route aanvragen. De aanvraag om een zodanige vlucht dient ten minste drie dagen voor de voorgenomen uitvoering ervan te worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragssluitende Partij en de vlucht kan slechts worden uitgevoerd nadat de goedkeuring van die autoriteiten is verkregen.

Artikel 8

Tarieven

1. De tarieven die gelden tussen de grondgebieden van de twee Verdragssluitende Partijen worden vastgesteld op redelijke niveaus, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, kenmerken van de dienst (zoals snelheid en comfort).

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden overeengekomen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragssluitende Partijen, indien nodig en mogelijk in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren op dezelfde route of een gedeelte daarvan. De aldus overeengekomen tarieven dienen ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering van deze tarieven ter goedkeuring te worden voorgelegd aan hun respectieve luchtvaartautoriteiten en zij worden van kracht na goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragssluitende Partijen.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen over een van deze tarieven geen overeenstemming kunnen bereiken, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Verdragssluitende Partijen de tarieven vast te stellen door middel van overleg.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent de goedkeuring van een ingevolge het tweede lid van dit

artikel aan hen voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief ingevolge het derde lid van dit artikel, wordt de zaak voorgelegd aan de Verdragsluitende Partijen met het oog op beslechting in overeenstemming met de bepalingen van artikel 18 van dit Verdrag.

5. In afwachting van de vaststelling van een nieuw tarief in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel geldt het reeds van kracht zijnde tarief.

Artikel 9

Verlening van technische diensten en kostenarieven

1. Elke Verdragsluitende Partij wijst (een) reguliere luchthaven(s) en (een) uitwijkhaven(s) op haar grondgebied aan voor gebruik door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten, en verschaft deze luchtvaartmaatschappij de diensten op het gebied van communicatie, navigatie, meteorologie en de andere bijkomende diensten die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij worden kosten in rekening gebracht voor het gebruik van luchthavens (met inbegrip van de technische uitrusting en andere voorzieningen en diensten), communicatie- en navigatievoorzieningen en andere bijkomende diensten van de andere Verdragsluitende Partij tegen billijke en redelijke tarieven, voorgeschreven door de bevoegde autoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Deze tarieven mogen niet hoger zijn dan die welke gelden voor luchtvaartmaatschappijen van andere Staten die zich met internationale luchtdiensten bezighouden voor het gebruik van soortgelijke uitrusting, voorzieningen en diensten op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 10

Douanerechten

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), brandstoffen, oliën (met inbegrip van hydraulische vloeistoffen), smeermiddelen en hoordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevinden, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, belastingen, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen en rechten bij aankomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorwerpen aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. De volgende uitrustingsstukken en voorwerpen zijn ook op basis van wederkerigheid vrijgesteld van dezelfde douanerechten, belastingen, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen en kosten, met uitzondering van kosten voor verleende diensten:

a. normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), brandstoffen, oliën, (met inbegrip van hydraulische vloeistoffen), smeermiddelen en boordproviant (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij worden ingevoerd op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of aan boord worden genomen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij uitsluitend voor gebruik of consumptie aan boord van luchtvaartuigen die worden ingezet op internationale diensten, ook wanneer deze uitrustingsstukken of voorwerpen zullen worden gebruikt tijdens het gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

b. reserveonderdelen (met inbegrip van motoren) die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij voor onderhoud of reparatie van luchtvaartuigen die worden ingezet op internationale luchtdiensten.

3. Voorraden gedrukte plaatsbewijzen, luchtvrachtbrieven en reclamemateriaal ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, belastingen, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen en rechten.

4. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde uitrustingsstukken en voorwerpen mogen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Deze uitrustingsstukken en voorwerpen worden onder toezicht of controle gesteld van de douaneautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

5. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde vrijstelling geldt ook wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij een overeenkomst heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die eveneens dergelijke vrijstellingen geniet op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, betreffende de bruikleen of overbrenging naar genoemd grondgebied van de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde voorwerpen.

6. Bagage en vracht op directe doorreis zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, belastingen, inspectiekosten en

andere soortgelijke heffingen en rechten, met uitzondering van kosten die overeenkomen met de verlicende diensten.

Artikel 11

Vertegenwoordiging en personeel

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij heeft het recht om op basis van wederkerigheid op het (de) aangevloten punt(en) op de omschreven routes op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. (een) vertegenwoordiging(en) op te zetten;
- b. kantoren te vestigen voor de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van haar eigen bescheiden, zoals vliegbiljetten en luchtvrachtbrieven alsmede andere voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde voorzieningen.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij toegestaan om zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij via haar wettig gemachtigde verkoopagenten bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

3. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende 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 Verdragsluitende Partij. De personeelsleden van de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij dienen onderdanen te zijn van één van beide Verdragsluitende Partijen. Dit personeel is onderworpen aan de wetten en voorschriften die van kracht zijn op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

4. Elke Verdragsluitende Partij verschaft de voor een doelmatige exploitatie van de overeengekomen diensten benodigde bijstand en voorzieningen aan de vertegenwoordiging en haar personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij.

5. De bemanningsleden van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Verdragsluitende Partijen op vluchten van en naar het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij dienen onderdanen van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij te zijn. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één van beide Verdragsluitende Partijen op vluchten van en naar het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij bemanningsleden van een andere nationaliteit in dienst wenst te nemen, dient de voorafgaande toestemming van die andere Verdragsluitende Partij te worden verkregen.

Artikel 12

Omwisseling en overboeking van inkomsten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij heeft het recht om, op basis van wederkerigheid, haar op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij ontvangen inkomsten over te boeken naar het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waardoor de luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen.

2. De omwisseling en overboeking van deze inkomsten geschieden in inwisselbare valuta tegen de feitelijke wisselkoers die geldt op de datum van overboeking.

3. Elke Verdragsluitende Partij vergemakkelijkt de omwisseling en overboeking van inkomsten die op haar grondgebied door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij zijn ontvangen en helpt bedoelde luchtvaartmaatschappij bij het vervullen van de desbetreffende formaliteiten.

Artikel 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen bevestigen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke belemmering ervan een integrerend bestanddeel van dit Verdrag vormt. De Verdragsluitende Partijen handelen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo 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.

2. De Verdragsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanningsleden, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede van elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen overeenkomstig de beveiligingsvoorschriften voor de luchtvaart en de technische vereisten die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en die als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart zijn aangewezen, voor zover

deze beveiligingsvoorschriften en vereisten op de Verdragsluitende Partijen van toepassing zijn; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die bij hen zijn geregistreerd of exploitanten van luchtvaartuigen die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of hun vaste woon- of verblijfplaats op hun grondgebied hebben, in overeenstemming met deze beveiligingsvoorschriften en -vereisten voor de luchtvaart handelen.

4. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij de beveiligingsvoorschriften en vereisten die zijn vastgesteld door de andere Verdragsluitende Partij voor de binnenkomst in, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van deze Verdragsluitende Partij naleven. Elke Verdragsluitende Partij ziet erop toe dat op haar grondgebied daadwerkelijk toe-reikende maatregelen worden getroffen om de veiligheid van de luchtvaartuigen te beschermen vóór en tijdens het aan boord gaan of inladen, en om passagiers, bemanning, bagage, vracht en boordproviand aan controle te onderwerpen vóór het aan boord gaan of inladen. Elke Verdragsluitende Partij neemt tevens elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om redelijke bijzondere veiligheidsmaatregelen tegen een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of van een andere¹⁾ wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens of voorzieningen voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verhinderingen en andere passende maatregelen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 14

Verstrekking van statistische gegevens

De luchtvaartautoriteiten van elk van beide Verdragsluitende Partijen verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij desgevraagd statistische gegevens die redelijkerwijs vereist kunnen zijn om de capaciteit die de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij geëxploiteerde overeengekomen diensten op de omschreven route biedt, opnieuw te bezien.

Deze gegevens dienen alle informatie te omvatten die vereist is om de door bedoelde luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten vervoerde hoeveelheid verkeer te bepalen.

¹⁾ Lees: van andere.

Artikel 15

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Elke Verdragsluitende Partij erkent het geldige bewijs van luchtwaardigheid, het bewijs van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de andere Verdragsluitende Partij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven route, mits de normen voor deze bewijzen en vergunningen gelijkwaardig zijn aan of hoger liggen dan het in overeenstemming met het Verdrag inzake de burgerluchtvaart vastgestelde minimumniveau.

Artikel 16

Overleg

1. De Verdragsluitende Partijen waarborgen, in een geest van nauwe samenwerking en wederzijdse steun, de correcte uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van het Verdrag. Hiertoe plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg.

2. Elk van beide Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg met de andere Verdragsluitende Partij betreffende het Verdrag. Dit overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, doch ten minste binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek hiertoe door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen.

Artikel 17

Wijzigingen

1. Indien één van beide Verdragsluitende Partij het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag of de Bijlage daarbij te wijzigen, kan zij te allen tijde verzoeken om overleg met de andere Verdragsluitende Partij. Dit overleg, dat tussen de luchtvaartautoriteiten kan plaatsvinden en kan geschieden door middel van besprekingen of briefwisseling, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek hiertoe door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij beide Verdragsluitende Partijen instemmen met een verlenging van deze termijn.

2. Elke wijziging op dit Verdrag of de Bijlage daarbij, overeengekomen na het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg, wordt van kracht wanneer zij is bevestigd door middel van een notawisseling langs diplomatieke weg.

Artikel 18

Beslechting van geschillen

1. Indien tussen de Verdragsluitende Partijen enig geschil rijst met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Verdragsluitende Partijen dit geschil in de eerste plaats te heslechten door middel van onderhandelingen.

2. Indien de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen genoemd geschil te beslechten, wordt het langs diplomatieke weg beslecht.

Artikel 19

Beëindiging

Elk van beide Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg kennis geven van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Dit Verdrag treedt in dat geval buiten werking zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving voor het verstrijken van deze termijn via een regeling tussen de Verdragsluitende Partijen wordt ingetrokken.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 21

Werkingsfeer

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

Artikel 22

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de datum van ondertekening.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Peking op 23 mei 1996 in de Nederlandse, de Chinese en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

(w.g.) D. J. VAN HOUTEN

Voor de Regering van de Volksrepubliek China,

(w.g.) CHEN

Bijlage

Routetabel

1. De route van de overeengekomen diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden loopt als volgt in beide richtingen:

Punten in Nederland – twee tussenliggende punten – Peking

2. De route van de overeengekomen diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Volksrepubliek China loopt als volgt in beide richtingen:

Punten in China – twee tussenliggende punten – Amsterdam

3. De tussenliggende punten van de overeengekomen diensten worden tussen de twee luchtvaartautoriteiten overeengekomen en kunnen na overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten worden gewijzigd.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Verdragsluitende Partijen kan op een vlucht of alle vluchten enig punt op de omschreven route overslaan, mits de overeengekomen diensten beginnen en eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waardoor de luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van de Verdragsluitende Partijen kan verkeersrechten van de vijfde vrijheid naar en van tussenliggende punten slechts uitoefenen na instemming van de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA RELATING TO CIVIL AIR
TRANSPORT

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the People's Republic of China;

Desiring to facilitate friendly contacts between their two peoples and to develop mutual relations in the field of civil aviation by concluding an agreement between their States (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature in Chicago on 7 December 1944;

Have agreed on the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories as follows:

Article 1. Definitions

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

1. the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management, or any person or agency authorized to perform the functions presently exercised by the said authority, and in the case of the People's Republic of China, the General Administration of Civil Aviation of China, or any person or agency authorized to perform the functions presently exercised by the said Administration;

2. the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating international air services;

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

4. the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo or mail;

5. the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

6. the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail;

7. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by an airline, directly or through its 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;

8. the term "Route Schedule" means the Route Schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement. The Route Schedule forms an integral part of this Agreement.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable the designated airline of the other Contracting Party to establish and operate international air services on the route specified in the Route Schedule (hereinafter called "the agreed services" and "the specified route" respectively).

2. The designated airline of either Contracting Party shall enjoy the right to overfly without landing the territory of the other Contracting Party along the air route prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Party after approval of its corresponding seasonal schedule has been obtained from the said authorities.

3. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) to make stops for non-traffic purposes at point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party, subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and

b) to make stops at the point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, originating in or destined for the first Contracting Party.

4. The right of the designated airline of one Contracting Party to take on board and discharge at point(s) in the territory of the other Contracting Party international traffic to or from a third country shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. Nothing in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article shall be deemed to grant the right for the designated airline of one Contracting Party to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party, except for the carriage of personnel of the said airline as well as their families and baggage on a non revenue basis.

Article 3. Airline Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline to operate the agreed services on the specified route, and to withdraw or alter such designations.

2. The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party or its nationals.

3. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may require the airline designated by the first Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions and the obligations prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them to the operation of international air services by the said authorities.

4. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, grant to the airline so designated the appropriate operating authorization without delay.

5. Upon receipt of the operating authorization of paragraph (4) of this Article the designated airline may, at the agreed date, 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 8 of this Agreement.

*Article 4. Revocation, Suspension or Imposition of
Conditions of Authorization*

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

a) where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating that airline or its nationals; or

b) where that airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party; or

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

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization, or immediate imposition of the conditions to the operating authorization as mentioned in paragraph (1) of this Article, is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from or operation and navigation in its territory of aircraft engaged in the international operation shall be applicable to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while entering, within and departing from or operating and engaging in navigation in the territory of the first Contracting Party,

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to entry, passports, customs and quarantine, shall be applicable to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while entering, within and departing from the territory of the first Contracting Party. Each Contracting Party shall promptly supply to the other Contracting Party, at the latter's request, the texts of the above-mentioned laws and regulations.

3. Other relevant laws and regulations relating to aircraft and provisions in respect of civil aviation of one Contracting Party shall be applicable to the designated airline of the

other Contracting Party while operating the agreed services in the territory of the first Contracting Party.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control.

Article 6. Fair and Equal Opportunity

1. There shall be a 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 appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair practices adversely affecting the agreed services of the designated airline of the other Contracting Party.

3. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services the latter provides on the whole or part of the same route.

4. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified route and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail.

5. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail by the designated airline of each Contracting Party, both taken on board and discharged at points on the specified route other than points in the territory of the Contracting Party designating that airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
- c) the requirements of through airline operation.

Article 7. Operational Arrangements

1. Capacity and frequency shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline of either Contracting Party may, according to traffic requirements, apply for operation of an extra section on the specified route. The application for such flight shall be submitted at least three days before its proposed operation to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, and the flight can be operated only after approval has been obtained from such authorities.

Article 8. Tariffs

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as speed and standard of accommodation).

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation when necessary and possible with other airlines operating over the whole or part of the same route. The tariffs so agreed shall be submitted to their respective aeronautical authorities at least sixty (60) days prior to the proposed date of introduction of these tariffs and become effective after their approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs through consultation.

4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3) of this Article, the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

5. Pending determination of a new tariff in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 9. Provision of Technical Services and Rate of Charges

1. Each Contracting Party shall designate regular airport(s) and alternate airport(s) in its territory to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the agreed services, and shall provide this airline with such communications, navigational, meteorological and other auxiliary services as are required for the operation of the agreed services.

2. The designated airline of each Contracting Party shall be charged for the use of airports (including the technical equipment and other facilities and services), communications and navigational facilities and other auxiliary services of the other Contracting Party at fair and reasonable rates prescribed by the appropriate authorities of the other Contracting Party. Such rates shall not be higher than those applicable to any airline of other States engaged in international air services for the use of similar equipment, facilities and services in the territory of that other Contracting Party.

Article 10. Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids), lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on arriving in the territory

of the other Contracting Party, provided such equipment and items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. The following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from the same customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services provided:

a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids), lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced by or on behalf of the designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or taken on board the aircraft in the territory of the other Contracting Party and exclusively intended for use or consumption by aircraft engaged in international services, even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party;

b) spare parts (including engines) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in operation of international air services.

3. Printed ticket stock, air waybills and publicity materials introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, shall be exempt on the basis of reciprocity from all the customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges.

4. The equipment and items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be unloaded in the territory of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Such equipment and items shall be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

5. The exemption provided for in paragraphs (1) and (2) of this Article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions in the territory of the other Contracting Party, for the loan or transfer in the said territory of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

6. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from all the customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of the charges corresponding to the services provided.

Article 11. Representation and Personnel

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right, on a reciprocal basis, at the point(s) of call on the specified routes within the territory of the other Contracting Party:

a) to set up representation(s);

b) to establish offices for promotion of air transportation and sale of its own documents such as tickets and air waybills as well as other facilities required for the provision of air transportation.

2. The designated airline of each Contracting Party shall be allowed to engage in the territory of the other Contracting Party, through its lawfully authorized sales agents, in the sale of air transportation.

3. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation. The staff members of the representation of the designated airline of each Contracting Party shall be nationals of either Contracting Party. Such staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

4. Each Contracting Party shall extend assistance and facilities to the representation and its staff members of the designated airline of the other Contracting Party necessary for the efficient operation of the agreed services.

5. The crew members of the designated airline of either Contracting Party on flights into and out of the territory of the other Contracting Party shall be nationals of the first Contracting Party. If the designated airline of either Contracting Party desires to employ crew members of any other nationality on flights into and out of the territory of the other Contracting Party, prior approval shall be obtained from that other Contracting Party.

Article 12. Conversion and Remittance of Revenue

1. The designated airline of each Contracting Party shall have on a reciprocal basis the right to remit to the territory of the Contracting Party designating the airline its revenue received in the territory of the other Contracting Party.

2. The conversion and remittance of such revenue shall be effected in convertible currencies at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance.

3. Each Contracting Party shall facilitate the conversion and remittance of the revenue received in its territory by the designated airline of the other Contracting Party and assist the said airline in attending to the relevant formalities.

Article 13. Aviation Security

1. 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 the present Agreement. 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 in Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed in The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed in Montreal on 23 September 1971.

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 and technical requirements 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 and requirements 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 act in conformity with such aviation security provisions and requirements.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements established by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the safety of the aircraft prior to and during boarding or loading, and to inspect passengers, crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. 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 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 14. Provision of Statistical Data

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the agreed services operated by the designated airline of the first Contracting Party on the specified route.

Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said airline on the agreed services.

Article 15. Recognition of Certificates and Licenses

Each Contracting Party shall recognize the valid certificate of airworthiness, certificate of competency and licenses issued or validated by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the specified route, provided that the standards of such certificates and licenses are equivalent to or above the minimum standard established in accordance with the Convention on International Civil Aviation.

Article 16. Consultation

1. The Contracting Parties shall, in a spirit of close cooperation and mutual support, ensure the correct implementation of and satisfactory compliance with the provisions of the Agreement. To this end the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time.

2. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party concerning the Agreement. Such consultation shall begin as soon as possible, and at least within sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party unless otherwise agreed.

Article 17. Amendment and Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement or its Annex, it may at any time request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

2. Any amendment to this Agreement or its Annex agreed upon as a result of the consultation referred to in paragraph (1) of this Article shall come into force when it has been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article 18. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle the dispute by negotiation.

2. If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement of the said dispute, it shall be settled through diplomatic channels.

Article 19. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall then terminate six months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless such notice is withdrawn by arrangement between the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 20. Registration with ICAO

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

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 come into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at Beijing on May 23, 1996 in the Netherlands, Chinese and English languages, all texts being equally authentic.

In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of The Kingdom of the Netherlands:

D. J. VAN HOUTEN

For the Government of The People's Republic of China:

CHEN

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. The route of the agreed services operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be as follows in both directions:

Points in the Netherlands -- two intermediate points -- Beijing

2. The route of the agreed services operated by the designated airline of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Points in China -- two intermediate points -- Amsterdam

3. The intermediate points of the agreed services shall be agreed upon between the two aeronautical authorities and may be changed after agreement between the aeronautical authorities.

4. The designated airline of either Contracting Party may omit on any or all flights, any point on the specified route, provided the agreed services begin and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

5. The designated airline of either Contracting Party may only exercise fifth freedom traffic rights to and from intermediate points after agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République populaire de Chine,

Désireux de faciliter les contacts amicaux entre leurs deux peuples et de développer les rapports mutuels dans le domaine de l'aviation civile en concluant un accord entre les deux États (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de créer et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà, selon les modalités ci-après :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une interprétation différente :

1. L'expression "autorités aéronautiques" s'entend : dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ou de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement dudit Ministère; et, dans le cas de la République populaire de Chine, de l'Administration générale de l'aviation civile de la Chine ou de toute personne ou de tout organisme habilités à exercer les fonctions qui relèvent actuellement de ladite Administration;

2. L'expression "entreprise de transport aérien" s'entend de toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite des services internationaux de transport aérien;

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

4. L'expression "service aérien" s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs aux fins du transport public de passagers, de bagages, de fret ou de courrier;

5. L'expression "service aérien international" s'entend d'un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

6. L'expression "escale non commerciale" s'entend d'un atterrissage à toutes fins autres que l'embarquement ou le déchargement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier;

7. Le terme "tarif" s'entend de toutes sommes payées ou à payer à une entreprise de transport aérien, directement ou par l'entremise de ses 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 :

1. Des conditions régissant l'établissement et l'application d'un tarif, et

II. Du coût des services auxiliaires offerts par les entreprises de transport aérien au cours du transport et des conditions de leur prestation.

8. L'expression "Tableau des routes" s'entend du Tableau des routes figurant en annexe au présent Accord, éventuellement modifiée en application de l'article 17 du présent Accord. Le Tableau des routes fait partie intégrante de l'Accord.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord afin de permettre à l'entreprise désignée de cette autre Partie contractante d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur la route indiquée dans le Tableau des routes (ci-après dénommés "les services convenus" et "la route indiquée", respectivement).

2. L'entreprise désignée d'une Partie contractante a le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale en respectant la route prescrite par les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante sous réserve que lesdites autorités aient au préalable approuvé les horaires saisonniers correspondants.

3. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

a) De faire escale à des fins non commerciales dans le territoire de l'autre Partie contractante en respectant la route prescrite, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante;

b) De faire escale au(x) point(s) spécifié(s) de la route indiquée dans le territoire de l'autre Partie contractante pour embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier en provenance ou à destination de la première Partie contractante.

4. Le droit de l'entreprise désignée d'une Partie contractante d'embarquer ou de débarquer, au(x) point(s) spécifié(s) dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier en trafic international à destination ou en provenance d'un pays tiers doit faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

5. Aucune disposition des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante, à l'exception du transport non payant des membres du personnel de ladite entreprise désignée, de leurs familles et de leurs bagages.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur la route indiquée, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Une part importante du capital et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante doivent demeurer entre les mains de cette Partie contractante ou de ses ressortissants.

3. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise désignée par la première Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions et obligations prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 2) et 3) du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise ainsi désignée.

5. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 4 du présent article, l'entreprise désignée peut, à la date convenue, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et sous réserve que ses tarifs aient été établis conformément aux dispositions de l'article 8 du présent Accord.

*Article 4. Annulation, suspension des autorisations
d'exploitation et conditions imposées*

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une part importante du capital et le contrôle effectif de ladite entreprise désignée sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants;

b) Si ladite entreprise désignée manque à se conformer aux lois et règlements de la première Partie contractante;

c) Si ladite entreprise désignée manque d'une manière quelconque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1) du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois et règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour dans son territoire ainsi que le départ dudit territoire des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui entrent dans le territoire de la première Partie contractante, qui en sortent, qui y sont exploités et qui y naviguent.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour dans son territoire ainsi que le départ dudit territoire des passagers, des équipages, du fret ou du courrier (notamment les lois et règlements concernant l'entrée, les passeports, les douanes et la quarantaine) s'appliquent aux passagers, aux équipages, au fret ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et au départ du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans ce territoire. Chaque Partie contractante communique sans tarder à l'autre Partie contractante, à la demande de celle-ci, le texte des lois et règlements mentionnés ci-dessus.

3. Les autres lois et règlements d'une Partie contractante qui concernent les aéronefs et les dispositions relatives à l'aviation civile s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsque celle-ci exploite les services convenus dans le territoire de la première Partie contractante.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct, qui ne sortent pas de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet, sont au plus sujet à un contrôle simplifié.

Article 6. Égalité des possibilités d'exploitation

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

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques déloyales susceptibles de nuire à la prestation des services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

4. Les services convenus qu'assure l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur la route indiquée et viser essentiellement à offrir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible en matière de transport de passagers, de fret et de courrier.

5. Le transport par l'entreprise désignée d'une Partie contractante de passagers, de fret et de courrier embarqués et débarqués sur la route indiquée en des points autres que les points situés dans le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise doit s'effectuer conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services aériens assurés par les entreprises de transport aériens des États de cette région; et

- c) Aux exigences de l'exploitation de services directs.

Article 7. Arrangements opérationnels

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes conviennent de la capacité et de la fréquence des vols.

2. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, suivant les exigences du trafic, demander l'autorisation d'exploiter une section supplémentaire sur la route indiquée. La demande concernant ce vol doit être soumise, trois jours au moins avant la mise en exploitation envisagée, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, et le vol ne peut être mis en service qu'après avoir reçu l'approbation de ces autorités.

Article 8. Tarifs

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux Parties contractantes sont fixés à un taux acceptable, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les caractéristiques des services (la vitesse et le confort, par exemple).

2. Les tarifs visés au paragraphe 1) du présent article doivent être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, en consultation, autant que de besoin et si possible, avec l'autre ou les autres entreprises exploitant toute section de la route indiquée. Ils sont soumis aux autorités aéronautiques respectives des Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date proposée de leur introduction et entrent en vigueur une fois approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Si les entreprises désignées des Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur les tarifs, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer les tarifs par voie de concertation.

4. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent à s'entendre sur aucun tarif qui leur est soumis comme prévu au paragraphe 2) du présent article ou à fixer un tarif comme en dispose le paragraphe 3) du présent article, la question est soumise aux Parties contractantes qui la règlent conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

5. En attendant qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur demeurent sans changement.

Article 9. Fourniture de services techniques et taux des redevances

1. Chaque Partie contractante désigne, sur son territoire, un ou plusieurs aéroports réguliers et aéroports de dégagement que pourra utiliser l'entreprise désignée de l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, et fournit les services de communications, de navigation, de météorologie et autres services auxiliaires nécessaires à l'exploitation de ces services.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit acquitter, pour faire usage des aéroports (y compris le matériel technique et autres installations et services), des services de communications et de navigation et des autres services auxiliaires fournis par l'autre Partie, des redevances fixées à des taux justes et raisonnables par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante. Ces taux ne doivent pas excéder ceux qui sont applicables à toute entreprise de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux pour l'utilisation de matériel, d'installations et de services analogues.

Article 10. Droit de douane

1. Les aéronefs utilisés par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour assurer des services aériens internationaux, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les carburants, huiles de graissage (y compris les fluides hydrauliques) et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés, sur la base de la réciprocité, de ces mêmes droits de douanes, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances analogues, à l'exception des droits perçus au titre d'une prestation de services, les matériels et fournitures ci-après :

a) L'équipement normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les carburants, huiles de graissage ((y compris les fluides hydrauliques) et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) introduits par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ou pour son compte sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou pris à bord des aéronefs dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés exclusivement à être utilisés ou consommés à bord des aéronefs assurant des services internationaux, même s'ils doivent être utilisés pendant la partie du trajet accomplie au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduites dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte aux fins de l'entretien ou de la réparation des aéronefs que l'entreprise désignée affecte à l'exploitation de services internationaux.

3. Les imprimés - billets vierges, lettres de transport aérien, documents publicitaires - introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances analogues.

4. Le matériel et les fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article pourront être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante avec l'assentiment des autorités douanières de cette Partie et sont placés sous la surveillance et le contrôle desdites autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme aux règlements douaniers.

5. L'exonération prévue aux paragraphes 1 et 2 du présent article est également accordée lorsqu'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes a passé, avec une

autre entreprise de transport aérien jouissant des mêmes exonérations dans le territoire de l'autre Partie, un contrat relatif au prêt ou au transfert dans ledit territoire des matériels et articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

6. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances analogues, sur la base de la réciprocité et à l'exception des droits perçus au titre d'une prestation de service.

Article 11. Représentation et personnel

1. Aux escales des routes indiquées situées dans le territoire de l'autre Partie, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité :

- a) À établir un ou plusieurs bureaux de représentation;
- b) À établir des bureaux en vue de promouvoir le transport aérien et d'y vendre ses propres titres de transport aérien tels que des billets d'avion et des lettres de transport, et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée à assurer la vente de services de transport aérien dans le territoire de l'autre Partie contractante par l'intermédiaire de ses agents, à ce légalement autorisés.

3. L'entreprise désignée d'une Partie contractante peut faire entrer et employer dans le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour la prestation de services de transport aérien. Les membres du personnel du bureau de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doivent être des ressortissants de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Ce personnel est assujéti aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante fournit au(x) bureau(x) et au personnel de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'assistance et les installations nécessaires à l'exploitation efficace des services convenus.

5. Les membres d'équipage de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes sur des vols à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante doivent être des ressortissants de la première Partie contractante. Si l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante souhaite employer des membres d'équipage d'une autre nationalité sur des vols à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante, elle doit obtenir l'accord préalable de cette dernière.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit, sur la base de la réciprocité, de transférer dans le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée les recettes reçues dans le territoire de l'autre Partie contractante.

2. La conversion et le transfert de ces recettes s'effectuent en devises convertibles, au taux de change effectif à la date du transfert.

3. Chaque Partie contractante facilite le transfert et la conversion des recettes reçues dans son territoire par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et aide cette entreprise à accomplir les formalités nécessaires à cette fin.

Article 13. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes agissent en particulier conformément 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.

2. Les Parties contractantes s'accordent sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions et pratiques recommandées internationales en matière de sécurité aérienne, arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions et pratiques sont applicables aux Parties contractantes. Elles exigent que tout exploitant d'aéronefs immatriculés sous le pavillon d'une des Parties contractantes ou dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans son territoire se conforment auxdites dispositions et pratiques relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé de chaque exploitant d'aéronefs de respecter les mesures de sécurité aérienne imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans son territoire ou le départ de ce territoire. Chaque Partie contractante veille également à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans leur territoire pour protéger les aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement et inspecter les passagers, les équipages, les bagages, le fret et les provisions de bord des aéronefs avant l'embarquement ou le chargement. Enfin, chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou contre la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 14. Fourniture de données statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent sur demande à celles de l'autre Partie contractante les données statistiques qui peuvent normalement leur être demandées afin de vérifier la capacité correspondant aux services convenus exploités par l'entreprise désigné de la première Partie contractante sur la route indiquée.

Ces données comprennent tous les renseignements nécessaires pour mesurer le volume du trafic assuré par ladite entreprise sur les lignes exploitées.

Article 15. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur la route indiquée, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément à des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 16. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration et d'entraide, les Parties contractantes veillent à ce que les dispositions du présent Accord soient dûment appliquées et respectées. À cette fin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement.

2. Chaque Partie contractante peut demander à l'autre par écrit, à tout moment, la tenue de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations doivent commencer au plus tôt, mais au moins dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où la demande de consultations a été reçue de l'autre Partie contractante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 17. Amendement et modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord ou de son annexe, elle peut à tout moment demander par écrit la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante; ces consultations, qui peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques et qui peuvent être directes ou s'effectuer par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande de consultations, à moins que les deux Parties ne conviennent d'un délai plus long.

2. Tout amendement au présent Accord ou à son annexe convenu à la suite des consultations visées au paragraphe 1 du présent article entre en vigueur lorsqu'il est confirmé aux termes d'un échange de notes par la voie diplomatique.

Article 18. Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre ledit différend, les Parties contractantes le règlent par la voie diplomatique.

Article 19. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prend alors fin six (6) mois à compter de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

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

Le présent Accord et chacun de ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Application territoriale

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 entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

Fait à Beijing, en deux exemplaires, le 23 mai 1996, en néerlandais, en chinois et en anglais, tous les textes faisant également foi.

En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

D. J. VAN HOUTEN

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

CHEN

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. La route des services convenus exploitée par l'entreprise désignée du Royaume des Pays-Bas est, dans les deux sens, le suivant :

Points dans les Pays-Bas -- deux points intermédiaires -- Beijing

2. La route des services convenus exploitée par l'entreprise de la République populaire de Chine est, dans les deux sens, le suivant :

Points en Chine -- deux points intermédiaires -- Amsterdam

3. Les points intermédiaires des services convenus sont accordées entre les deux autorités aéronautiques et sont modifiées après l'agrément entre les deux autorités aéronautiques.

4. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes peut, sur un vol ou tous les vols, omettre à sa discrétion toute escale sur la route indiquée, à condition que le service convenu débute et se termine dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

5. L'entreprise désignée de chacune Partie contractante peut exercer des droits de trafic de cinquième liberté aux points intermédiaires et des points intermédiaires seulement après l'agrément des autorités aéronautiques de chacune Partie contractante.