

No. 41487

**Netherlands
and
Belgium**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Kingdom of Belgium regarding air transport between Aruba and Belgium (with annex and exchange of letters). Brussels, 21 November 1991

Entry into force: *1 November 1995 by notification, in accordance with article 20*

Authentic text: *Dutch*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 15 June 2005*

**Pays-Bas
et
Belgique**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens entre Aruba et la Belgique (avec annexe et échange de lettres). Bruxelles, 21 novembre 1991

Entrée en vigueur : *1er novembre 1995 par notification, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *néerlandais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 15 juin 2005*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en de Regering van het Koninkrijk België inzake luchtvervoer tussen
Aruba en België**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van het Koninkrijk België

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld;

Verlangende een overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via het grondgebied van Aruba en het grondgebied van België;

Verlangende de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Bègripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

a. Overeenkomstsluitende Partijen zijn het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België. Echter waar verwezen wordt naar de Partijen wordt bedoeld de Regering van Aruba en de Regering van het Koninkrijk België of beide naar gelang de tekstuele inhoud van de bepaling;

b. de uitdrukking „Verdrag” betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. de uitdrukking „Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;

d. de uitdrukking „Luchtvaartautoriteiten” betekent voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Vervoer en Communicatie van Aruba en voor België het Ministerie van Verkeerswezen of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

e. de uitdrukkingen „grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hun is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag, behoudens het bepaalde in artikel 16 van deze Overeenkomst;

f. de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en machtigd in overeenstemming met het artikel 3 van deze Overeenkomst;

g. de uitdrukking „overeengekomen diensten” betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

h. de uitdrukking „tarieven” betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Tenzij in de Bijlage anders wordt bepaald, verleent elke Partij aan de andere Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Partij is aangewezen:

- a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Partij te vliegen;
- b. om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel-einden; en
- c. om op dat grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en vergunning voor het exploiteren van diensten

1. Elke Partij heeft het recht, middels haar luchtvaartautoriteiten, schriftelijk aan de andere Partij, een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de voor die Partij in de Bijlage omschreven routes.

2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Partij ingevolge het eerste lid van dit artikel, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

3. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende bepalingen van deze overeenkomst naleeft en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van deze Overeenkomst.

Artikel 4

Intrekking of schorsing van een exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Partij hebben het recht de in artikel 3 vermelde vergunningen aan een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

a. indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

b. indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

c. indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Partij na te leven;

d. indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, bij haar onderdanen of beide.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij overeenkomstig artikel 14 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften ver-

meld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel 6

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Partij houdt zich evenwel het recht voor bevoegdverklaringen en vergunningen die door de andere Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 14 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 4 van deze Overeenkomst.

Artikel 7

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

2. De Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.

3. De Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

4. De Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.

5. Elke Partij verbindt er zich toe de Joor de andere Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te onderzoeken.

Elke Partij neemt ieder verzoek van de andere Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, staan de Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

7. Wanneer een Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 4 van deze Overeenkomst.

Artikel 8

Vergoedingen ten laste van de gebruikers

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Elke Partij streeft ernaar dat, waar mogelijk via de representatieve organisaties van de luchtvaartmaatschappijen, overleg zou plaatsvinden tussen haar bevoegde autoriteiten die de vergoedingen opleggen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de voorzieningen en diensten gebruik maakt. Voorstellen tot wijziging van de vergoedingen ten laste van de gebruikers zouden tijdig moeten worden bekend gemaakt om laatstgenoemden in staat te stellen hun zienswijze uit te drukken vooraleer een wijziging ingaat.

Artikel 9

Douane en Accijnzen

1. Elke Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij vrij van invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, proviand (met inbegrip van alcoholische drank, tabak en andere produkten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Partij die de vrijstelling toekent, mits zij:

- a. worden ingevoerd in het grondgebied van een Partij door of namens de aangewezen maatschappij van de andere Partij, maar niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Partij;
- b. aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Partij;

c. aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij op het grondgebied van de andere Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.

5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Partij afspraken heeft gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook zulke vrijstellingen vanwege de andere Partij geniet, ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

Artikel 10

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van het verkeer zijn.

4. Voorzieningen met betrekking tot het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschieden overeenkomstig het algemeen beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a. de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b. de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in dit gebied gelegen zijn; en
 - c. de eisen welke de exploitatie van lange afstandsdiens ten stelt.

Artikel 11

Tarieven

1. Partijen zullen toestaan dat de vaststelling van een tarief op één van de in bijlage omschreven routes zal geschieden door elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na overleg tussen deze maatschappijen.

2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en, waar dit passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een deel van dezelfde route.

3. Dit tarief zal tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgenomen datum van het van kracht worden daarvan door de luchtvaartmaatschappij ter goedkeuring voorgelegd worden aan beide luchtvaartautoriteiten; in bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

4. Indien geen van de luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek haar afkeuring schriftelijk ter kennis geeft aan de andere luchtvaartautoriteiten en de betrokken luchtvaartmaatschappij, wordt het tarief geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de periode waarin bezwaar moet worden medegedeeld korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

5. Heeft echter één van de luchtvaartautoriteiten van haar afkeuring van het voorgelegde tarief kennis gegeven, dan zullen de luchtvaartautoriteiten in onderling overleg het tarief vaststellen.

6. Geldende tarieven blijven van kracht tot nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel. Een luchtvaarttarief mag echter voor een periode van ten hoogste 12 maanden na de oorspronkelijke datum van verstrijken verlengd worden.

Artikel 12

Commerciële beginselen

1. Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij in overeenstemming met de nationale wetgeving van de andere Partij, betreffende toelating, verblijf en tewerkstelling in het grondgebied van deze Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.

3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Partij op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of ander soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag haar eigen afhandeling verzorgen op het grondgebied van de andere Partij of mag naar keuze dit laten doen door een daar gevestigd en erkend afhandelingsbedrijf. Het recht de eigen afhandeling te verzorgen kan beperkt worden door fysieke mogelijkheden van de luchthaven. Bij de toewijzing van afhandelingsfaciliteiten zal door de betrokken autoriteiten op niet discriminatoire wijze worden gehandeld.

5. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, indien zij dit verkiest, in een vrij converteerbare munt van enig ander land. Een ieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

6. Elke Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied.

Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

7. Elke Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappij verkregen op het grondgebied van de eerste Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling gaat niet in wanneer tussen de twee Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

Artikel 13

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Partij, met inbegrip van copies van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zal, zoveel van te voren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij copies verschaffen van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zal op aanvraag van de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij aan deze laatste de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

Artikel 14

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Partijen plegen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen van af de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Partijen anderszins overeenkomen.

Artikel 15

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:

Elk der Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Partij, schriftelijk van de andere Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien een der Partijen nalaat binnen het aangewezen tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elk der Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een der Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Partij grond voor de toepassing van artikel 4 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Partijen worden gedragen.

Artikel 16

Territoriale toepasselijkheid

Voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden zal deze Overeenkomst uitsluitend van toepassing zijn ten aanzien van het grondgebied van Aruba.

Artikel 17

Wijzigingen

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang.

Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

Artikel 18

Opzegging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie

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

Artikel 20

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum vastgesteld in de diplomatieke notawisseling waarin vermeld wordt dat de formeel vereiste constitutionele bekrachtigingsprocedure van beide Overeenkomstsluitende Partijen heeft plaatsgevonden.

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

GEDAAN te Brussel, op 21 november 1991, in twee originele exemplaren in de Nederlandse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

A. A. TROMP-YARZAGARAY

Gevolmachtigd Minister van Aruba

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

M. EYSKENS

Minister van Buitenlandse Zaken

BIJLAGE

Routetabel

1. Diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Aruba kunnen worden geëxploiteerd.

- Aruba
- tussenliggende punten (1) -
- een punt in België -
- verder gelegen punten (1) en vice versa.

2. Diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België kunnen worden geëxploiteerd.

- punten in België
- tussenliggende punten (1) -
- Aruba -
- verder gelegen punten (1) en vice versa.

De punten gemerkt met (1) kunnen door de Luchtvaartautoriteiten van de betrokken Partij medegedeeld worden aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar keuze één of meer tussenliggende of verder gelegen punten op elke vlucht weglaten. De uitoefening van vervoersrechten op de tussenliggende en verder gelegen punten enerzijds en het grondgebied van de andere Partij anderzijds dient vooraf tussen de respectievelijke Luchtvaartautoriteiten van de Partijen te worden overeengekomen.

[Exchange of letters -- Échange de lettres]

I

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE
ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMEN-
WERKING

1000 BRUSSEL, 21-11-1991
QUATRE-BRASSTRAAT 2
TEL. 516.81.11

*De Minister van
Buitenlandse Zaken*

A14-91

Excellentie,

Ter gelegenheid van de ondertekening heden van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Koninkrijk België inzake luchtvervoer tussen Aruba en België, met Bijlage, heb ik de eer namens mijn Regering de volgende afspraken te bevestigen, waarover de Arubaanse en Belgi-

sche luchtvaartdelegaties tijdens de van 17 tot 19 april 1989 te Brussel gehouden luchtvaartbesprekingen overeenstemming hebben bereikt:

1. *Frequenties*

a. Tenzij anders wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de omschreven route elk maximaal één frequentie per week kunnen vliegen. Indien en zolang uitsluitend één aangewezen luchtvaartmaatschappij de rechten exploiteert, is deze luchtvaartmaatschappij gemachtigd een tweede frequentie te exploiteren.

b. Extra vluchten behoeven de voorafgaande toestemming van de luchtvaartautoriteiten van de Partijen.

2. *Douanevoorschriften*

De in artikel 9, eerste lid, van de onderhavige Overeenkomst vermelde vrijstellingen zullen eveneens op wederkerige basis worden verleend met betrekking tot voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en druk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

3. *Voorlopige toepassing*

Vanaf de datum van ondertekening zullen de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst, met bijlage, voorlopig worden toegepast.

Ik stel het zeer op prijs om Uw brief te mogen ontvangen waarbij ook namens Uw Regering bovenstaande afspraken worden bevestigd.

Gelieve, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS

*Aan Mevrouw A. A. Tromp-Yarzagaray
Gevolmachtigd Minister van Aruba*

II

A14/91

Brussel, 21 november 1991

Excellentie,

Ik heb hierbij de eer de ontvangst te bevestigen van Uw brief van heden, kenmerk A14/91 waarvan de inhoud als volgt luidt:

[See letter I -- Voir lettre I]

Ik heb de eer ook namens mijn Regering bovengenoemde afspraken te bevestigen, waarover de luchtvaartautoriteiten van België en Aruba overeenstemming hebben bereikt.

Gelieve, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

De Gevolmachtigd Minister van Aruba,

A. A. TROMP-YARZAGARAY

*Zijne Excellentie
de Heer M. Eyskens
Minister van Buitenlandse Zaken
Quatre-Brasstraat 2
1000 Brussel*

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE KINGDOM OF BELGIUM REGARDING AIR TRANSPORT BE-
TWEEN ARUBA AND BELGIUM

The Government of the Kingdom of the Netherlands, and The Government of the Kingdom of Belgium,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to conclude an Agreement to supplement that Convention, with the aim of establishing air services within and via the territory of Aruba and the territory of Belgium;

Desiring to guarantee the maximum possible safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

In the implementation of this Agreement, the following definitions shall apply, unless the context dictates otherwise:

(a) The Contracting Parties are the Kingdom of the Netherlands and the Kingdom of Belgium. However, where reference is made to the Parties, it shall be taken to refer to the Government of Aruba, the Government of Belgium, or both, depending on the actual wording used;

(b) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex thereto adopted under article 90 of the Convention, and any amendment to the Convention or its annexes adopted under articles 90 and 94 of the Convention, provided that both Contracting Parties have adopted or ratified them;

(c) The term "Agreement" means this Agreement, its annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the annex;

(d) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of Aruba, and, in the case of Belgium, the Minister of Transport, or any authority or individual with jurisdiction to perform the functions currently exercised by the said authorities;

(e) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" carry the meanings ascribed to them respectively by articles 2 and 96 of the Convention, subject to the provisions of article 16 of this Agreement;

(f) The term "designated airline" means the air transport enterprise designated and authorized under article 3 of this Agreement;

(g) The term “agreed services” means regulated air services established on routes specified in the annex to this Agreement for the exclusive or combined carriage of passengers, cargo and mail;

(h) The term “tariffs” means the prices payable for transporting passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices are applicable, including prices and conditions attached to agency services and other assistance, but excluding remuneration and conditions for the transport of mail.

Article 2. Grant of rights

1. Unless the annex hereto specifies otherwise, each Party shall grant to the other Party the following rights for the purpose of establishing international air services, provided by the designated airline:

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

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

(c) The right to make stops during operation of the routes specified in the annex hereto, for the purpose of discharging or taking on passengers, cargo or mail transported in an international air service, exclusively or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be construed as granting to the designated airline of one Party the right to take on passengers, cargo or mail in the territory of the other Party and transport them to another point in that territory for remuneration or under the terms of a lease contract.

Article 3. Designation and authorization to operate services

1. Each Party shall have the right to designate, by written notification through its aeronautical authorities to the other Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified for that Party in the annex.

2. Upon receipt of such designation from one Party pursuant to paragraph 1 of this article, the aeronautical authorities of the other Party, taking into account their laws and regulations, shall without delay grant the designated airlines the appropriate authorizations to operate the agreed services.

3. Following receipt of such authorization, an airline may commence full or partial operation of the agreed services at any time, provided that it adheres to the relevant provisions of this Agreement and provided that a tariff fixed in accordance with article 11 of this Agreement is in force for those services.

Article 4. Suspension or revocation of an operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in article 3 to a designated airline of the other Party, to suspend or revoke that authorization, or to make such authorization subject to temporary or permanent conditions:

(a) Where the airline fails to satisfy the aeronautical authorities that it is able to comply with the conditions established by the laws and regulations which those authorities normally and reasonably apply, in accordance with the Convention, to the operation of international air services;

(b) Where the airline fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement;

(c) Where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Party;

(d) Where the aeronautical authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Party designating the airline and/or in its nationals.

2. The rights referred to in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Party, in accordance with article 14 of this Agreement, unless immediate action is essential to prevent further infringement of the above-mentioned laws and regulations.

Article 5. Applicability of laws and regulations

1. The laws and regulations of each Party relating to the admission to, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be applied by the designated airline of the other Party in connection with the admission to, stay in or departure from that territory.

2. The laws and regulations of each Party relating to admission, entry or exit formalities, transit, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine matters shall also be adhered to by the designated airline of the other Party, those acting on its behalf and its crew and passengers, and also in connection with cargo or mail, during admission to, transit through, stay in or departure from the said territory.

Passengers in transit through the territory of each Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party operating similar international air services in the application of the rules described in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways and air traffic services and related facilities under its control.

Article 6. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for operations on the agreed routes specified in the annex, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are in conformity with the standards established pursuant to the Convention.

Each Party, however, reserves the right of refusing to recognize, in respect of flights over its own territory, the validity of certificates of competency or licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates and licences referred to in paragraph 1 of this article are issued or rendered valid according to requirements which depart from the standards established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Party may, if the International Civil Aviation Organization has been notified of that departure, request consultations pursuant to article 14 of this Agreement, in order to ascertain that they can accept the requirements in question. If no satisfactory agreement can be reached in cases regarding aviation safety, there shall be grounds to invoke article 4 of this Agreement.

Article 7. Aviation security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful acts forms an integral part of this Agreement.

2. The Parties shall provide, upon request, any 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 Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

5. Each Party agrees to take account of the security provisions required by the other Party for entry into its territory, and to establish appropriate arrangements to inspect passengers, crew, carry-on items and cargo prior to and during boarding or loading.

Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers, in order to meet a particular threat.

6. In the event of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crews, airports or navigation facilities or of a threat thereof, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. If either of the Parties fails to abide by the aviation security provisions referred to in this article, the aeronautical authorities of the other Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the said Party. If a satisfactory agreement cannot be reached within thirty (30) days following the date of such a request, this shall constitute grounds for invoking the provisions of article 4 of this Agreement.

Article 8. User charges

1. The charges imposed in the territory of each Party for the use of airports and other air navigation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Party shall not be higher than those applied to the aircraft of domestic airlines of the first-mentioned Party in international air services of a similar character.

2. Each Party shall strive to ensure that consultations take place between authorities it has made responsible for charges and the designated airlines using airports and facilities, where possible via the organizations representing the airlines. Proposals to increase user charges must be brought to users' attention in a timely manner, to enable them to express their views before such increases come into effect.

Article 9. Customs and excise

1. Each Party shall exempt the designated airline of the other Party from import restrictions, customs duties, excise duties, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, technical supplies for consumption, spare parts (including engines), usual aircraft services, ground services, stores (including alcoholic beverages, tobacco and other supplies intended for sale in limited quantities to passengers during a flight) and other articles used or intended for use exclusively in connection with the operation or maintenance of aircraft of the designated airline of the other Party operating agreed routes.

2. The exemptions so granted shall apply to the goods listed in paragraph 1 of this article even if those goods are used or consumed entirely within the territory of the Party granting the exemption, provided that:

(a) The goods are imported into the territory of a Party for or on behalf of the designated airline of the other Party but not alienated within the territory of the first-mentioned Party;

(b) They are held on board an aircraft of the designated airline of one of the Parties on arrival in or departure from the territory of the other Party;

(c) They are taken on board an aircraft of the designated airline of one of the Parties in the territory of the other Party and are destined for use in the operation of the agreed services.

3. Standard equipment taken on board, ground services and other materials and supplies usually retained on board the aircraft of designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the authorization of the customs authorities of that territory. In such cases, they may be stored under the supervision of the said authorities up to such time as they are exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar duties.

5. The exemptions established by this article shall also be granted in cases in which the designated airline of one Party has concluded agreements with another airline to which

the other Party has also extended exemptions regarding the loan or transfer within its territory of the goods listed in paragraph 1 of this article.

Article 10. Capacity

1. The designated airlines of both Parties shall have fair and equal opportunities to operate the agreed services on the routes between their respective territories specified in the annex hereto.

2. In the operation of agreed services, the designated airline of each Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Party, in order to avoid unduly affecting the air services provided by the latter on the same routes or portions thereof.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall seek to meet transport needs on the specified routes in a reasonable manner, with the principal aim of providing adequate capacity for current and reasonably foreseeable demand for the transport of passengers, cargo and mail between the territory of the Party which designated the airline and the countries of destination, taking into account reasonable load factors.

4. Transport of passengers, cargo and mail taken on or put down between points on a specified route which are located in the territory of countries other than the Party which designated the airline shall be conducted on the basis of the general principle that capacity is adapted to:

(a) The demand for transport to and from the territory of the Party which designated the airline;

(b) The existing demand for transport in the region through which the agreed services operate, taking into account other transport services operated by airlines of the States of that region;

(c) The requirements for the operation of air transit services.

Article 11. Tariffs

1. The Parties agree that the establishment of tariffs for a route specified in the annex shall be left to each of the designated airlines and shall wherever possible take place after consultation between those airlines.

2. The tariffs for transport to or from the territory of the other Party on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all price components, particularly operating costs, reasonable profit, the characteristics of each service, the interests of users and, where applicable, the tariffs of other airlines on the same routes or portions thereof.

3. The airline shall submit a tariff for approval to both aeronautical authorities at least forty-five (45) days before its proposed date of introduction. In special cases, this time may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4. Unless one of the aeronautical authorities gives the other aeronautical authority and the affected airline written notification of its opposition within thirty (30) days of re-

ceiving the application for approval, the tariff shall be considered approved. If the aeronautical authorities agree to reduce the deadline for submitting the tariff, they may likewise agree that the deadline for expressing opposition to the tariff should be shorter than thirty (30) days.

5. If one of the aeronautical authorities expresses opposition to the proposed tariff, the aeronautical authorities shall determine the tariff by mutual agreement.

6. Established tariffs shall remain in force until new tariffs have been determined in accordance with the provisions of this article. An airline tariff may be extended for a maximum of 12 months beyond its original expiry date.

Article 12. Commercial principles

1. The designated airline of one Party may, on a reciprocal basis and in compliance with the legislation of the other Party pertaining to entry into, stay in and employment within the territory of that Party, maintain there such representatives and administrative, commercial and technical staff as it requires for the operation of the agreed services.

2. The designated airline may choose to meet those personnel requirements using its own staff or using the services of any other organization, company or airline operating in, and authorized to provide such services in, the territory of the other Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations of the other Party. Each of the Parties shall issue the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article with the necessary work permits and visas and other similar documents on a reciprocal basis, as promptly as possible and in accordance with those laws and regulations.

4. Each designated airline may provide its own handling services in the territory of the other Party or, at its option, entrust handling to a handling company established and recognized in that territory. The designated airline's right to provide its own handling may be restricted by the physical capacity of an airport. The authorities concerned must allocate handling facilities in a non-discriminatory manner.

5. Each designated airline shall have the right to sell air transport services in the territory of the other Party either directly or, at its option, through its representatives.

Each designated airline shall have the right to sell transport services against payment in the currency of that territory or, at its option, in freely convertible currency of any other country. Individuals are free to purchase such transport in a currency which the airline accepts.

6. Each Party shall grant the designated airline of the other Party the right to remit freely the excess of that airline's receipts over expenditure in the territory of the first-mentioned Party.

Such remittances shall be made at the official exchange rate for current payments or, if there is no such official exchange rate, the commercial foreign exchange rate prevailing on the day on which the designated airline of the other Party requests the remittance to be made. No charges other than the normal bank charges for such transactions shall be levied.

7. Each Party shall, on a reciprocal basis, grant the designated airline of the other Party relief from any tax on income or profits derived by that airline in the territory of the first-mentioned Party from the operation of international air services and relief from any levy on turnover or capital.

This provision shall not apply if an agreement for the prevention of double taxation in force between the two Parties makes provision for such relief.

Article 13. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Parties shall, as rapidly as possible, exchange information on the valid permits held by their respective designated airlines to operate services from, to and through the territory of the other Party, providing material including copies of valid permits and authorizations for transport on the specified routes and indicating changes, exemption orders and authorized service schedules.

2. As far in advance as possible, each designated airline shall provide the aeronautical authorities of the other Party with copies of tariffs and schedules (including any changes thereto) and all other relevant information regarding operation of the agreed services, including information regarding available capacity on each specified route and any other details which might be required to demonstrate to the aeronautical authorities of the other Party that the provisions of this Agreement are being properly taken into account.

3. Each designated airline shall provide the aeronautical authorities of the other Party, at its request, with statistics regarding traffic carried on the designated routes, indicating the points of embarkation or disembarkation.

Article 14. Consultation

1. The aeronautical authorities of the Parties shall undertake to consult each other from time to time in order to guarantee close cooperation in all matters connected with the implementation of and compliance with the provisions of this Agreement and its annex.

2. Unless the Parties agree otherwise, such consultation shall take place within sixty (60) days of the date of receipt of a request to that end.

Article 15. Dispute settlement

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

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may be submitted for decision to an individual or body; alternatively, either Party may submit it to a tribunal of three arbitrators.

3. The tribunal shall be constituted in the following manner:

Each Party shall name an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a written request for arbitration of the dispute.

The two arbitrators shall appoint a third arbitrator, by mutual agreement and within the following sixty (60) days. The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the venue of the arbitration.

If either Party fails to name an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or finding adopted in conformity with paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Party fails to comply with a decision, the other Party shall have grounds to invoke article 4 of this Agreement.

5. The expenses pertaining to the arbitration shall be equally shared by the Parties.

Article 16. Territorial application

In the case of the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply exclusively to the territory of Aruba.

Article 17. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations may be conducted between the aeronautical authorities orally or by correspondence, and must begin within sixty (60) days of the request.

2. If both Parties become bound by an overall multilateral air transport agreement, the provisions of that multilateral agreement shall prevail.

Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held to determine how the provisions of a multilateral agreement shall affect the provisions of this Agreement.

3. All amendments agreed upon in consultations shall enter into force when notified through an exchange of diplomatic notes.

Article 18. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give written notice via the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the end of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after it has been received by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Entry into force

This Agreement shall enter into force on the date established in the exchange of diplomatic notes providing notification that the formally required constitutional ratification procedures of both Contracting Parties have been completed.

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

Done at Brussels on 21 November 1991 in two originals in the Dutch language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

A. A. TROMP-YARZAGARAY
Minister Plenipotentiary of Aruba

For the Government of the Kingdom of Belgium:

MARK EYSKENS
Minister for Foreign Affairs

ANNEX

Route schedule

1. Routes which may be operated by the designated airline of Aruba:
 - Aruba;
 - Intermediate points (1);
 - A point in Belgium;
 - Points beyond (1) and vice versa.
2. Routes which may be operated by the designated airline of Belgium:
 - Points in Belgium;
 - Intermediate points (1);
 - Aruba;
 - Points beyond (1) and vice versa.

The aeronautical authorities of the Party in question may be notified by the aeronautical authorities of the other Party of the points marked (1). Each of the designated airlines may, at its option, omit one or more intermediate points or points beyond during each service. However, the respective aeronautical authorities of the Parties must determine by agreement the exercise of transport rights for intermediate points and points beyond, on the one hand, and for the territory of the other Party, on the other hand.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Ministry for Foreign Affairs, Foreign Trade and Development Cooperation

Brussels, 21 November 1991

THE MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS

A14-91

Madam,

With regard to the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Kingdom of Belgium regarding air transport between Aruba and Belgium, and its annex, signed today, I have the honour to inform you, on behalf of my Government, of the following understandings reached by agreement between the Aruban and Belgian air transport delegations during negotiations held in Brussels from 17 to 19 November 1989:

1. Frequencies

(a) Unless the aeronautical authorities of the Parties agree otherwise, each of the designated airlines shall be permitted to operate a maximum of one service per week on the specified routes. If, and so long as, only one of the designated airlines exercises that right, that airline shall be authorized to operate a second service.

(b) Any extra flights shall require the prior authorization of the aeronautical authorities of the Parties.

2. Customs requirements

The exemptions provided for in article 9, paragraph I, of this Agreement shall also apply on a reciprocal basis to printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

3. Provisional application

The terms of this Agreement and its annex shall be applied provisionally from the date of signature.

I should appreciate receiving a letter from you on behalf of your Government to signal its agreement with the above arrangements.

MARK EYSKENS
The Minister for Foreign Affairs

Ms. A. A. Tromp-Yarzaray
Minister Plenipotentiary of Aruba

II

A14/91

Brussels, 21 November 1991

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, bearing the reference A14/91, which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour on behalf of my Government to confirm the above arrangements, which the aeronautical authorities of Belgium and Aruba reached by agreement.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

A. A. TROMP-YARZAGARAY

Mr. Mark Eyskens
Minister for Foreign Affairs
Brussels

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE ROYAUME DE
BELGIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE ARUBA
ET LA BELGIQUE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Royaume de Belgique,

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

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre le territoire d'Aruba et le territoire belge, et via ces territoires,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le domaine du transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte requière une autre interprétation:

a) Les Parties contractantes sont le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique. Toutefois, lorsque le terme Parties est utilisé, il est entendu qu'il s'agit du Gouvernement d'Aruba, du Gouvernement de la Belgique ou des deux, selon le libellé;

b) Le terme "la Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention, ainsi que tout amendement à la Convention ou à ses Annexes, adopté en vertu des Articles 90 et 94, pour autant que lesdites Annexes et amendements aient été adoptés ou ratifiés par les deux Parties;

c) le terme "l'Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe jointe audit Accord, ainsi que toute modification apportée à l'Accord ou à l'Annexe;

d) l'expression "autorités aéronautiques" signifie; dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des Transports et des communications d'Aruba et, dans celui du Royaume de Belgique, le Ministre des Transports, ou toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions assumées actuellement par lesdites autorités;

e) les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées par les Articles 2 et 96 de la Convention, sous réserve des dispositions de l'article 16 du présent Accord;

f) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

g) l'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers, établis sur

les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord, pour le transport exclusif ou combiné de passagers, de fret et de courrier;

h) le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion cependant des rémunérations et des conditions relatives au transport de courrier.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux convenus, exploités par l'entreprise de transport aérien désignée:

- a) survoler son territoire sans y atterrir;
- b) effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- e) dans l'exploitation des routes indiquées dans l'Annexe, effectuer des escales sur ledit territoire afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, du fret et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, du fret et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation en vue de l'exploitation des services

1. Chaque Partie a le droit de désigner à l'autre Partie, par écrit et par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe pour la Partie concernée.

2. Dès réception d'un avis de désignation émanant de l'une des Parties, aux termes du paragraphe du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie, en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée les autorisations appropriées en vue de l'exploitation des services convenus.

3. Sur réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs aient été établis conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord en vigueur pour ces services.

Article 4. Suspension ou révocation de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit, à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, à titre temporaire ou permanent, les autorisations mentionnées à l'article 3:

- a) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne peut faire la preuve qu'elle est à

même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité avec la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux;

b) lorsque, dans l'exploitation des services, ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux conditions prescrites en vertu du présent Accord;

c) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie concernée,

d) lorsque les autorités aéronautiques n'ont pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et de la direction effective de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et/ou de ressortissants de celle-ci.

2. A moins qu'il soit indispensable de prendre des mesures immédiates en vue d'éviter des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à l'article 14 du présent Accord.

Article 5. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, doivent être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

2. Les lois et règlements de chaque Partie régissant l'entrée, le congé, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les mesures sanitaires et la quarantaine doivent également être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, par ses équipages et passagers ou en leur nom, ainsi que pour le fret et le courrier, pendant le transit par le territoire de la première Partie, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties sont soumis tout au plus à un contrôle simplifié.

3. Dans l'application de ses règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et installations connexes sous son autorité, aucune des Parties n'accorde la préférence à sa propre entreprise ou à une autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 6. Certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties et non périmés, sont reconnus comme valables par l'autre Partie pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies sur la base des dispositions de la Convention.

Chaque Partie se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été portée à la connaissance de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations, conformément à l'article 14 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constitue un motif d'application de l'article 4 du présent Accord.

Article 7. Sécurité de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont d'assurer, dans leurs rapports mutuels, la protection de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, l'assistance nécessaire en vue de prévenir toute capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre forme de menace à l'encontre de la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties se conforment 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.

4. Dans leurs rapports mutuels, les Parties se conforment aux dispositions en matière de sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et reprises dans ses Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sécurité de l'aviation.

5. Chaque Partie s'engage à observer les mesures en matière de sécurité prescrites par l'autre Partie pour l'entrée sur son territoire et à prendre les dispositions appropriées pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, ainsi que du fret avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie pourrait lui adresser en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures de sécurité spéciales pour ses aéronefs ou ses passagers.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de

navigation aérienne est commis, ou qu'il y a menace d'un tel acte, les Parties se prêtent assistance en facilitant les communications et toutes autres mesures destinées à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

7. Si l'une des Parties déroge aux dispositions du présent article en matière de sécurité de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante dans les trente (30) jours qui suivent la date de la demande, constitue un motif d'application de l'article 4 du présent Accord.

Article 8. Redevances d'usage

1. Les redevances imposées sur le territoire de l'une des Parties à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne peuvent être supérieures à celles imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie assurant des services internationaux similaires.

2. Chaque Partie encourage ses autorités habilitées à percevoir lesdites redevances et l'entreprise de transport aérien désignée utilisant les services et installations à se consulter, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les utilisateurs sont informés suffisamment à l'avance de tout projet de modification des redevances d'usage afin qu'ils puissent donner leur avis avant que ces modifications soient introduites.

Article 9. Douanes et accises

1. Chaque Partie exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord (y compris les boissons alcooliques, le tabac et autres articles destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol) et autres biens devant être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie exploitant les services convenus.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux biens visés au paragraphe 1 du présent article, que ces biens soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, à condition:

a) que les biens soient introduits sur le territoire de l'une des Parties par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour son compte, mais ne soient pas aliénés sur le territoire de la première Partie;

b) qu'ils soient conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ dudit territoire;

c) qu'ils soient embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien dé-

signée de l'une des Parties sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal de bord, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient été aliénés d'une autre manière en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues par le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties a conclu avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, des arrangements en vue du prêt ou de la cession, sur le territoire de l'autre Partie, de biens spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

Article 10. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties jouissent de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie tient compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties sont conçus de façon à correspondre aux besoins du public et ont pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination, compte tenu du facteur de charge.

4. Le transport des passagers, du fret et du courrier qui sont embarqués ou débarqués en des points des routes indiquées, situés sur le territoire d'Etats autres que celui de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien est assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

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

b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats de la région;

- c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services de long-courriers.

Article 11. Tarifs

1. Les Parties permettent qu'un tarif relatif à une des routes indiquées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces dernières.

2. Les tarifs appliqués au transport sur des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, lorsque cela est jugé souhaitable, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout ou partie de la même route,

3. Les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

4. Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties n'ont pas notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre leur désaccord à propos du tarif qui leur a été soumis, ce tarif est considéré comme approuvé. Si les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir de réduire à moins de 30 jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord.

5. Dans le cas où les autorités aéronautiques de l'une des Parties ont notifié leur désaccord sur le tarif proposé, les autorités aéronautiques fixent le tarif d'un commun accord.

6. Les tarifs fixés restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient arrêtés, conformément aux dispositions du présent article. Un tarif aérien peut être prolongé de 12 mois au maximum après la date d'expiration originale.

Article 12. Principes commerciaux

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut, sur la base de la réciprocité et, conformément à la législation de l'autre en ce qui concerne l'entrée, le séjour et l'emploi dans le territoire de ladite Partie, employer des représentants et le personnel administratif, commercial et technique dont elle a besoin pour exploiter les services convenus.

2. L'entreprise désignée peut faire appel pour ce faire à son propre personnel ou recourir aux services d'une autre organisation, société ou compagnie aérienne installée sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à fournir ce type de services.

3. Les représentants et le personnel observent les lois et la réglementation de l'autre Partie. Chacune délivre aux représentants et au personnel mentionné au paragraphe 1 du présent article les permis de travail, visas et autres documents nécessaires, sur la base de la réciprocité, le plus rapidement possible et conformément aux lois et à la réglementation en vigueur.

4. Chaque entreprise désignée peut assurer ses services de manutention sur le terri-

toire de l'autre Partie ou, si elle le préfère, confier ces activités à une société de manutention installée dans ce territoire. Le droit de l'entreprise désignée à assurer elle-même ses propres opérations de manutention peut être limité par la capacité physique de l'aéroport. Les autorités compétentes doivent répartir les moyens disponibles sans discrimination.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie, directement ou, à son gré, par l'intermédiaire de ses représentants.

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie dudit territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays. Toute personne physique peut acquérir librement lesdits titres de transport dans la monnaie acceptée par ladite entreprise de transport aérien.

6. Chaque Partie accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie le droit de transférer librement l'excédent de recettes réalisées par ladite entreprise sur son propre territoire.

Lesdits transferts se font sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché des changes pour les paiements courants et applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie. Ils ne sont assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

7. Chacune des Parties exempte, sur base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie de toute forme de taxe sur les revenus ou les bénéfices que ladite entreprise de transport aérien tire, sur le territoire de la première Partie, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne s'applique pas si une Convention en vue d'éviter la double imposition et prévoyant une exemption similaire est en vigueur entre les deux Parties.

Article 13. Échange d'informations

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties échangent aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie ou à travers ce dernier; elles échangent notamment des copies des certificats et des autorisations en cours pour les services sur les routes indiquées, ainsi que des modifications, des décisions d'exemption et des tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie veille à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs et horaires, y compris toute modification y apportée, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes indiquées, et toute autre information propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie veille à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus, avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 14. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties se consultent de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration dans toutes les matières relatives à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties en conviennent autrement.

Article 15. Règlement des différends

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

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut être soumis à une personne ou à un organisme pour décision; ou bien une Partie peut le soumettre à un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal d'arbitrage sera constitué comme suit:

Chacune des Parties nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une demande d'arbitrage.

Ces deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent. Le troisième arbitre doit être un ressortissant d'un Etat tiers; il agit en qualité de Président du tribunal et détermine le lieu où siègera le tribunal.

Si l'une ou l'autre des Parties ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité à désigner un ou des arbitres, selon le cas.

4. Les Parties s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si une Partie ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie est fondée à demander l'application de l'article 4 du présent Accord.

5. Les Parties supportent à parts égales les dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 16. Application territoriale

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'au territoire d'Aruba.

Article 17. Modifications

1. Si une Partie juge souhaitable de modifier une quelconque des dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu au niveau des autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la demande.

2. Si les deux Parties deviennent liées par un accord multilatéral de caractère général en matière de transports aériens, les dispositions dudit accord prévalent.

Conformément au paragraphe I du présent article, des consultations peuvent être organisées pour déterminer la mesure dans laquelle les dispositions d'un accord multilatéral affectent celles du présent Accord.

3. Toute modification convenue à la suite desdites consultations entre en vigueur lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 18. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement

Cet Accord et ses amendements seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date fixée dans l'échange de notes diplomatiques confirmant que les formalités constitutionnelles nécessaires sont terminées pour les deux Parties contractantes.

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

Fait à Bruxelles le 21 novembre 1991 en deux exemplaires originaux en langue néerlandaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:
Le Ministre plénipotentiaire d'Aruba,
A. A. TROMP-YARZAGARAY

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:
Le Ministre des Affaires étrangères,
MARK EYSKENS

ANNEXE

Tableau des routes

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée d'Aruba:

- Aruba;
- Points intermédiaires (1);
- Un point en Belgique;
- Points au-delà (1) et vice versa.

2. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée de Belgique:

- Points en Belgique;
- Points intermédiaires (1);
- Aruba;
- Points au-delà (1) et vice versa.

Les autorités aéronautiques de la Partie concernée sont informées par celles de l'autre des points marqués (1). Chaque entreprise désignée peut omettre un ou plusieurs points intermédiaires ou points au-delà au cours de chaque service. Toutefois, les autorités aériennes respectives des Parties doivent préciser d'un commun accord, à la fois l'exercice des droits de transport pour les points intermédiaires et les points au-delà, et ceux pour le territoire de l'autre Partie.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Ministère des Affaires étrangères, du commerce extérieur et de la coopération en matière de développement

Le 21 novembre 1991

Le Ministre des Affaires étrangères

A14/91

Madame,

Au nom de mon Gouvernement, j' ai l'honneur de vous communiquer, en ce qui concerne l'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique, relatif aux transports aériens entre Aruba et la Belgique, et son Annexe, signé ce jour, les arrangements ci-après, conclus entre les Délégations d'Aruba et de Belgique au cours des négociations sur les transports aériens, qui se sont déroulées à Bruxelles du 17 au 19 novembre 1989.

1. Fréquences

a) A moins que les autorités aéronautiques des Parties en décident autrement, chaque entreprise désignée est autorisée à exploiter un service par semaine au maximum sur les routes indiquées. Si une des seules entreprises désignées exerce ce droit, et aussi longtemps qu'elle le fait, ladite entreprise est autorisée à exploiter un deuxième service.

b) Tout vol supplémentaire doit au préalable être autorisé par les autorités aéronautiques des Parties.

2. Prescriptions douanières

Les exonérations prévues au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord s'appliquent également, sur la base de la réciprocité, aux stocks de billets imprimés, connaissements et tous documents imprimés portant le nom de la compagnie, ainsi qu'à la publicité habituelle distribuée gratuitement par les entreprises désignées.

3. Application provisoire

Les termes et conditions du présent Accord et de son Annexe seront appliqués à titre provisoire dès la date de votre signature.

Je vous saurais gré de m'adresser, au nom de votre Gouvernement, une lettre confirmant votre acceptation des arrangements ci-dessus.

Le Ministre des Affaires étrangères,
MARK EYSKENS

À Madame A.A. Tromp-Yarzararay
Ministre plénipotentiaire d'Aruba

II

A 14/91

Bruxelles, le 21 novembre 1991

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour, avec la référence A 14/91, qui se lit comme suit:

[Voir lettre I]

J'ai le plaisir de confirmer, au nom de mon Gouvernement, les arrangements que les autorités aéronautiques de Belgique et d'Aruba ont adoptés d'un commun accord.

Veuillez accepter, Monsieur le Ministre...

A.A. TROMP-YARZAGARAY

À Monsieur Mark Eyskens
Ministre des Affaires étrangères

