

No. 42503

**Netherlands
and
Nepal**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Kingdom of Nepal on air services (with route schedule). Schiphol, 10 June 1998

Entry into force: *15 March 1999 by notification, in accordance with article 24*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 20 March 2006*

**Pays-Bas
et
Népal**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Royaume du Népal relatif aux services aériens (avec tableau de route). Schiphol, 10 juin 1998

Entrée en vigueur : *15 mars 1999 par notification, conformément à l'article 24*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 20 mars 2006*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
HIS MAJESTY'S GOVERNMENT OF NEPAL ON AIR SERVICES

The Kingdom of the Netherlands and His Majesty's Government of Nepal, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944, and

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

b) "Aeronautical Authorities" means in the case of Nepal, the Director General of the Department of Civil Aviation, and in the case of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management of the Netherlands, or, in both cases, any authority or person empowered to perform the functions presently exercised by the said authorities;

c) "Designated Airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 5 of this Agreement;

d) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) "Air Service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

g) "Route Schedule" means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Articles 19 of this Agreement. The route schedule shall form an integral part of this Agreement;

h) "Agreement" means this Agreement, its Annexes drawn up in application thereof, and any amendments thereto;

i) “Laws and Regulations” of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force of that Contracting Party;

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

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

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of the Agreement shall be subject to the provisions of the Convention on International Civil Aviation insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the purpose of operating international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- a) to fly across its territory without landing;
- b) to make stops in said territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively.

While operating agreed services on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule of this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately.

3. Nothing contained in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes.

Article 4. Change of Aircraft

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

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

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

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

Article 5. Designation of and Authorization of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services.

3. The Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of this paragraph and paragraph 1 of Article 5, without delay, grant to the airline designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Upon receipt of such authorizations pursuant to paragraph 2 above the designated airline may begin at any time to operate agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 6. Revocation or Suspension of Operating Authorizations

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to withhold the authorization referred to in Article 5 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

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

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

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

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

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 19 of this Agreement.

Article 7. Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

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

4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Article 8. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territory of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. Each tariff agreed by the airlines or, if they do not wish to or cannot agree, each tariff which a designated airline wishes to charge shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days (or such shorter period as the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction. Each tariff shall be filed in the form which each of the

Aeronautical Authorities may require in order to disclose the particulars referred elsewhere in this Agreement.

4. Each proposed tariff may be approved by the Aeronautical Authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the Aeronautical Authorities of a Contracting Party forty-five (45) days after the date of filing unless within thirty (30) days after the date of filing the Aeronautical Authorities of that Contracting Party have served on the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the Aeronautical Authorities gives such written notice of disapproval the Aeronautical Authorities may at a request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the Aeronautical Authorities cannot determine a tariff under the provision of paragraph 4 of this Article, the dispute may, at the request of either, be settled in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. However, a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired unless otherwise agreed by Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

7. Each tariff to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third party shall be filed for approval with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not less than sixty (60) days before the proposed date of its introduction and shall not be introduced until it has been approved by those Aeronautical Authorities.

Article 9. Approval of Schedules

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit their proposed schedules for the agreed services and any amendments thereto for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties not later than thirty (30) days before their proposed effective date.

2. The designated airline of each Contracting Party may operate on an "ad hoc" basis flights supplementary to the agreed services. Applications for the approval of such flights shall be submitted to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties not later than three (3) working days before the proposed date of operation.

Article 10. Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention.

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

3. Either Contracting Party may request technical discussions concerning the safety standards maintained and administered by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, technical supervision and operation of the airline operating the air transport services agreed upon between both authorities. If, following such technical discussions, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.

Article 11. Provision of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services and showing possibly, the initial origins and final destinations of the traffic as may be possible.

Article 12. Applicability of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, quarantine and currency shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party, by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own

designated airline operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

Article 13. Taxes, Customs and Charges

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

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

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

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

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

Article 14. Transfer of Earnings

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. To the extent permitted by national laws, each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, including normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, in accordance with the laws and regulations of the

other Contracting Party, at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, preferably within thirty (30) days of application.

Article 15. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses 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 and any other multilateral agreement governing civil aviation security to which the Contracting Parties are party.

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

7. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provision of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 19.

Article 16. Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:
 - a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;
 - b) the designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS's in the territory of the other Contracting Party;
 - c) in this respect the CRS Code of Conduct applicable in the Netherlands shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Nepal the applicable rules and regulations shall prevail.
2. Each Contracting Party guarantees to the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory to the CRS's chosen as its primary system by the designated airline of the Contracting Parties. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:
 - a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and
 - b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 17. Airline Representation and Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
 - a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets (including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets/airwaybills and of any other carrier) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline of one Contracting Party, be satisfied on its own or by using the services of any other organization,

company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article.

Article 18. Multilateral Conventions

This Agreement and its Annexes shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties insofar as these provisions are applicable to international air services. Consultations in accordance with the provision of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which the present agreement is affected by the provisions of the multilateral Convention.

Article 19. Consultation and Amendment

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex, and shall also consult as and when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be brought through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

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

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

Article 20. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other

Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

Article 21. Registration

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

Article 22. Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 23. Applicability

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

Article 24. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all legal requirements of each Contracting Party have been completed.

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

Done, in duplicate at Schiphol Airport, on this tenth day of June 1998, in the English language.

For the Kingdom of the Netherlands:

MRS. A. JORRITSMALLEBBINK
Minister of Transport, Public Works and Water Management

For His Majesty's Government of Nepal:

ANANDA PRASAD DHUNGANA
Minister for Tourism and Civil Aviation and Supplies

ROUTE SCHEDULE

I. Route to be operated by the airline designated by Nepal

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the Netherlands	Points Beyond
Nepal	Any number of points	Any two points	Any number of points

Note:

The designated airline of Nepal may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Nepal.

II. Route to be operated by the airline designated by the Netherlands:

Points of Origin	Intermediate Points	Points in Nepal	Points Beyond
The Netherlands	Any number of points	Any two points	Any number of points

Note:

The designated airline of the Netherlands may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Netherlands.

III. The designated airline of each Contracting Party may exercise full fifth freedom traffic rights from intermediate and beyond points as specified in the route schedule. However, the designated airline of the Netherlands shall not use India and Thailand as intermediate points or beyond points with fifth freedom traffic rights.

IV. The designated airline of each Contracting Party may, if desirable, omit one or more of the points on a specified route, provided that the points of origin of such route lie in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT
DE SA MAJESTÉ LE ROI DU NÉPAL RELATIF AUX SERVICES AÉ-
RIENS

Le Royaume des Pays Bas et le Royaume du Népal, désignés ci-après par les “Parties contractantes”;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et l'Accord de transit relatif aux services aériens internationaux, et

Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile internationale et de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) Le terme “Convention” s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 ou 94, pour autant que ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou été ratifiés par elles;

b) L'expression “autorités aéronautiques” s'entend, pour le Royaume du Népal, le Directeur général du Département de l'aviation civile, et pour le Royaume des Pays Bas, du Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux; ou, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression “entreprise désignée” s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 5 du présent Accord;

d) Le terme “territoire”, s'agissant d'un Etat, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) Les expressions “service aérien”, “service aérien international” ou “entreprise de transport aérien” et “escale non-commerciale” ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention;

f) Le terme “tarif” s'entend des prix payés pour le transport aérien de passagers, de leurs bagages ou de fret et les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et les conditions pour l'agence et autres services supplémentaires, mais exclut les rémunérations et les conditions pour le transport du courrier;

g) Le terme “tableau des routes” signifie le tableau des routes annexé au présent accord et tout amendement à celui-ci comme convenu conformément aux dispositions de l'article 19 du présent accord. Le tableau des routes est partie intégrante du présent Accord;

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

i) “Les lois et règlements” d'une partie contractante signifient les lois et règlements constamment en vigueur de cette Partie contractante;

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

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

Article 2. Application de la Convention de Chicago

Les dispositions de l'Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci après afin de permettre à son entreprise désignée d'assurer des transports aériens internationaux :

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

b) Le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord afin d'exploiter des services aériens réguliers sur des routes indiquées dans la section pertinente du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont désignés respectivement sous le terme de “services convenus” ou de “routes indiquées”.

Lorsqu'elles travaillent en services convenus sur une route désignée, les entreprises désignées de chacune des Parties doivent bénéficier en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article du droit de faire des escales aux points spécifiés dans ladite route dans le tableau annexé au présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers ou des marchandises y compris du courrier, soit conjointement, soit séparément.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera censée conférer à une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret y compris du courrier transporté selon les termes du contrat de transport de tiers entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Si en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4. Changement d'appareils

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

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

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

2. Aux fins des changements d'appareils, l'entreprise désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel de louage, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

Article 5. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation de services convenus sur les routes indiquées, et de remplacer cette entreprise par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante devront, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante devront, sous réserve des dispositions du présent paragraphe et du paragraphe 1 de l'article 5, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation appropriées.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 3 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise désignée aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quel moment, à assurer les services convenus en totalité ou en partie, à condition que l'entreprise respecte les dispositions applicables du présent Accord.

Article 6. Annulation ou suspension de l'autorisation

1. Les Parties contractantes auront le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées à l'article 5 du présent Accord à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou encore d'imposer des conditions :

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

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) Si elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie;

d) Si l'entreprise manque d'autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir dans l'immédiat afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 19 du présent Accord.

Article 7. Principes régissant l'exploitation de services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante doit, en exploitant les services aériens internationaux sur les routes spécifiées prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

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

4. La capacité à répartir sur des routes spécifiées sera fixée périodiquement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes

Article 8. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les intérêts des usagers, les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les considérations du marché.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article devront, autant que possible, être concertés par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs convenus par les entreprises ou décidés unilatéralement en cas de désaccord seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes le décident. Chaque tarif devra être déposé dans la forme demandée par les autorités aéronautiques afin que les points de détail mentionnés dans d'autres sections du présent Accord soient montrés.

4. Chacun des tarifs proposés peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie à n'importe quel moment. En l'absence d'une telle approbation par les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes dans un délai de quarante cinq (45) jours à compter de la date du dépôt, les tarifs seront réputés agréés, à moins que trente (30) jours après la date de dépôt, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante n'ait adressé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une notification écrite de désaccord. Si néanmoins ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'adresse la notification de désaccord, les autorités aéronautiques peuvent à la demande de l'une ou de l'autre essayer de s'accorder sur le tarif.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément à l'article 20 du présent Accord.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à rétablissement de nouveaux tarifs qui seront fixés conformément aux dispositions du présent article. Cependant, la validité d'un tarif ne pourra pas être prorogé au delà de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait du expirer à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties n'en aient décidé autrement.

7. Les tarifs décidés par l'entreprise désignée d'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers devront être déposés pour approbation auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans un délai qui ne peut être inférieur à soixante (60) jours avant la date proposée pour leur application. Ces tarifs ne pourront être appliqués tant qu'ils ne seront pas approuvés par ces autorités aéronautiques.

Article 9. Approbation des calendriers

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours à l'avance, le calendrier pour les services convenus et les amendements à ce calendrier.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes peuvent exploiter sur une base "ad hoc" les vols supplémentaires aux services convenus. Les demandes d'approbation de tels vols doivent être soumises aux autorités administratives des deux Parties contractantes trois (3) jours ouvrables au maximum avant la date proposée de l'exploitation.

Article 10. Reconnaissance des certificats et permis

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

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

3. Chacune des parties contractantes peut demander des discussions techniques sur la sécurité des normes instituées et appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs, la supervision technique et l'exploitation de services convenus sur lesquels se sont entendus les autorités des deux Parties. Si à la suite des discussions techniques une des Parties contractantes estime que l'autre Partie n'institue ni n'applique les normes de sécurité dans ces domaines au niveau minimum exigé par la Convention, elle doit en notifier l'autre Partie et indiquer les mesures nécessaires pour atteindre ce minimum. L'autre Partie devra alors prendre des mesures correctives appropriées à cette fin.

Article 11. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront normalement besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus, par les entreprises désignées. Ces relevés devront inclure autant que possible des renseignements sur le point de départ et la destination finale des trafics.

Article 12. Application des lois et règlements

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou encore l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée, durant leur séjour et jusqu'à leur départ dudit territoire.

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

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à une autre entreprise de transport aérien au détriment de l'entreprise désignée par l'autre

Partie contractante ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règles similaires.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

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

Article 13. Taxes, douanes et redevances

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

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

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

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

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

Article 14. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude de vendre des prestations de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent. Dans la mesure où la législation nationale le permet chaque entreprise désignée a le droit de vendre des titres de transport dans la devise du territoire ou dans des devises librement convertibles d'autres pays et parallèlement toute personne a le droit d'acheter les titres de transport dans les monnaies acceptées par l'entreprise aérienne.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit de transférer librement leurs recettes vers leur territoire national lorsque ces recettes déposées en banque en attente de transfert conformément aux lois et aux règlements de l'autre Partie contractante au taux de change officiel de la différence des recettes sur les dépenses pour le transport des passagers, du courrier et du fret trente (30) jours suivant le dépôt de leur demande.

Article 15. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à 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, ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile auquel elles sont parties.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment audites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité visées au paragraphe 3 dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle ci, en sortent ou s'y trouvent.

5. Chaque Partie contractante prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, des équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques conformément à l'article 19.

Article 16. Système informatique de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues :

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

b) Que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes et ses agents auront, sans restriction et sans discrimination, accès aux SIR sur le territoire de l'autre Partie contractante et le droit de les utiliser;

c) Qu'à cet égard, le code d'éthique des SIR sera appliqué sur le territoire des Pays Bas, tandis que sur le territoire du Népal les règles et les règlements applicables prévaudront.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis en tant que premier chef par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire.

Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée, en ce qui concerne par exemple :

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

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

Article 17. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes seront autorisées :

a) A implanter sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion des transport aériens et de vente de titres de transport (y compris le droit de vendre et de publier tout billet et/ou "airwaybill", ses propre billets/"airwaybills" aussi bien que ceux de toute autre entreprise) ainsi que les autres moyens nécessaires pour assurer des transports aériens;

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

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sera autorisée, sur une base réciproque, à faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de cette Partie contractante.

4. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des Parties contractantes doit, sur la base de la réciprocité et dans les plus brefs délais, accorder les permis de travail nécessaires, les visas et autres documents similaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 2 du présent article.

Article 18. Conventions multilatérales

Le présent Accord et ses annexes peuvent être amendés afin d'être conformes à toute convention multilatérale qui peut devenir obligatoire pour les deux Parties contractantes dans la mesure où les dispositions sont applicables aux services internationaux de transport aérien. Des consultations peuvent être engagées en vue de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

Article 19. Consultation et amendement

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et de ses Annexes. Elles peuvent également se consulter sur la modification de l'instrument.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties ne conviennent de prolonger le délai. Ces consultations pourront être effectuées par des discussions ou par correspondance.

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

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

Article 20. Règlement des différends

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

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

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

Article 21. Enregistrement

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

Article 22. Dénonciation

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

Article 23. Champ d'application

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

Article 24. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes se seront mutuellement informées de l'accomplissement des formalités requises par la législation de leur pays.

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

Fait le 10 juin 1998 en double exemplaire à l'aéroport Schiphol en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

MME A. JORRITSMAL-LEBBINK

Ministre du transport, des travaux publics et des eaux

Pour le Royaume du Népal :

ANANDA PRASAD DHUNGANA :

Ministre du tourisme, de l'aviation civile et de l'équipement

TABLEAU DES ROUTES

I. Route qui sera exploitée par l'entreprise désignée par le Népal

Points d'origine	Points Inter-médiaires	Points aux Pays-Bas	Points au-delà
Népal	N'importe quel point	Points dans les deux directions	N'importe quel point

Note :

L'entreprise désignée par le Népal pourra omettre un ou plusieurs points sur les routes spécifiées ci-dessus sur un ou sur la totalité de ses vols à condition que les services convenus sur ces routes commencent à des points situés au Népal.

II. Route qui sera exploitée par l'entreprise désignée par les Pays-Bas :

Points d'origine	Points Inter-médiaires	Points au Népal	Points au-delà
Les Pays-Bas	N'importe quel point	Points dans les deux directions	N'importe quels points

Note :

L'entreprise désignée par les Pays-Bas pourra omettre un ou plusieurs points sur les routes spécifiées ci-dessus sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que les services convenus sur ces routes commencent à des points situés aux Pays-Bas.

III. L'entreprise désignée de chacune des Parties peut exercer les droits de trafic de cinquième liberté à partir des points intermédiaires et des points au-delà tel que spécifié au tableau des routes. Néanmoins, l'entreprise désignée des Pays-Bas ne peut utiliser l'Inde et la Thaïlande comme des points intermédiaires ou au-delà avec les droits de trafic de cinquième liberté.

IV. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes pourra omettre si elle le souhaite un ou plusieurs points d'une route spécifiée à condition que le point d'origine de cette route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprises.

