

No. 48001*

**Netherlands
and
Antigua and Barbuda**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Netherlands Antilles, and Antigua and Barbuda relating to air transport between Antigua and Barbuda and the Netherlands Antilles (with annexes). Saint John's, 24 November 2006

Entry into force: *1 March 2010 by notification, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 1 November 2010*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Pays-Bas
et
Antigua-et-Barbuda**

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas, à l'égard des Antilles néerlandaises, et Antigua-et-Barbuda relatif au transport aérien entre Antigua-et-Barbuda et les Antilles néerlandaises (avec annexes). Saint John's, 24 novembre 2006

Entrée en vigueur : *1er mars 2010 par notification, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 1er novembre 2010*

** Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**Air transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands,
in respect of the Netherlands Antilles, and Antigua and Barbuda
relating to Air transport between Antigua and Barbuda and the
Netherlands Antilles**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of the Netherlands
Antilles,

and

Antigua and Barbuda,

hereinafter referred to as “the Parties”;

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international
civil aviation;

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. “Aeronautical authorities” means, in the case of Antigua and Barbuda, the Minister responsible for Civil Aviation and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by said authorities;

2. “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes;

a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

6. “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. “National” in the case of Antigua and Barbuda means nationals of Antigua and Barbuda and in the case of the Kingdom of the Netherlands, its nationals who are permanent residents of the Netherlands Antilles;

8. “Price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. “Stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. “Territory” means the territory as defined in Article 2 of the Convention;

11. “User charge” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

12. “Stop-over” means a deliberate, intentional and scheduled interruption of a journey by a passenger, exceeding twenty-four (24) hours but not more than seven (7) days forming part of a continuous journey at a point or points between the place of departure and the place of destination.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of air transportation by the designated airlines of the other Party:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to take on board in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other 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 Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4

Designation and Authorization

1. The Governments of Antigua and Barbuda and the Netherlands Antilles shall have the right to designate one or more airlines to conduct air transportation between and beyond their territories in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions within thirty (30) days, provided:

a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government designating the airline, or nationals of the Party, or both;

b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c) the Government designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security).

3. The right of each Party to designate an airline or airlines shall include designation in accordance with the Principle of Community of Interest as established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). On receipt of such designation and application from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorization the Aeronautical authorities shall, without undue delay, grant the appropriate authorization provided the designated airline complies with the provisions of paragraph 2b of the present Article.

Once the designation is received, the responsibility for compliance with Articles 7 (Safety) and 8 (Aviation Security) of the Agreement remains with the Party issuing the air operator's certificate to the designated airline.

Article 5

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other designating Government, the Party's nationals, or both, or in the case of authorization granted under Article 4, paragraph 3, where the airline no longer meets the requirements of the Community of Interest Principle as outlined in that Article;

b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Application of Laws) of this Agreement; or

c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 7 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non compliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security).

Article 6

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 7

Safety

1. Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective

action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operations authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 8

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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

3. 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; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist

each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party (“self-handling”) or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline’s discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transaction and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such a third country;

provided that all airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Computer Reservation System (CRS)

1. The Parties agree that:

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

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

c) in this respect the ICAO CRS Code of Conduct shall be applicable.

2. Each Party guarantees to the other Party free and unimpaired access in its territory to the CRS's chosen as its primary system by the designated airline(s) of the Parties. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline(s) of the other Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline(s), 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 12

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of flight schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

5. The Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- charging fares and rates at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- the addition of excessive capacity or frequency of service;
- the practices in question are sustained rather than temporary;
- the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
- the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

6. If the Aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by a designated carrier of the other Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 5, they may request consultation in accordance with Article 15 (Consultations and amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.

Article 13

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its Aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged by (1) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (2) an airline of one Party for air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue to be effective.

Article 14

Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airlines of either 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 promotion material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival on the territory of the Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

to be used on the parts of the journey performed over the territory of the 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 Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in the above mentioned Article.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that 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 15

Consultations and amendment

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to the implementation of this Agreement and the amendment of this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

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

3. Any amendment to the Annexes to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the Aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by an exchange of Diplomatic Notes.

Article 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 13 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after

these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision or award of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Party shall give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 17

Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention comes into force in respect of both Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article 18

Termination

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

Such notice shall be communicated 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 Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

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

Article 19

Registration with ICAO

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

Article 20

Entry into force

1. Each of the Parties shall notify the other Party through the diplomatic channels of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification.

2. As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Netherlands Antilles only.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate, at Saint John's on this 24th day of November 2006, in the English language.

For the Kingdom of the Netherlands:

K.A. GIJSBERTHA

For Antigua and Barbuda:

H. LOVELL

Annex I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by Antigua and Barbuda:

1. From points behind Antigua and Barbuda via Antigua and Barbuda and intermediate points to a point or points in the Netherlands Antilles and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the Netherlands Antilles and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Netherlands Antilles:

1. From points behind the Netherlands Antilles via the Netherlands Antilles and intermediate points to a point or points in Antigua and Barbuda and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Antigua and Barbuda and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. Omit stops at any point or points;

5. Transfer traffic, including stop-over traffic traveling under its code, between any of its aircraft, including aircraft operated by a code-share partner, to any of its other aircraft at any point on the routes, in accordance with the provisions of this Agreement; and

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Annex II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party operating under a permit issued by its Aeronautical authority in accordance with the terms of Article 4, paragraph 2, and Article 5 of the Agreement shall have the right to carry (international) charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party operating under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline operating under this Annex performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules of its homeland, neither Party shall require an airline designated by the other Party and operating under this Annex, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable Aeronautical authorities.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS POUR CE QUI EST DES
ANTILLES NEERLANDAISES ET ANTIGUA-ET-BARBUDA EN MA-
TIERE DE TRANSPORTS AERIENS

Le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises et Antigua-et-Barbuda,

Ci-après dénommés « les Parties »,

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

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile régionale et internationale,

Désireux de conclure un accord en vue de l'établissement et de l'exploitation de services aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires :

1. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas d'Antigua-et-Barbuda, du Ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports et des communications des Antilles néerlandaises, et de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

2. Le terme « Accord » s'entend du présent Accord et de ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;

3. L'expression « service aérien » s'entend du transport public par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux;

4. Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, et inclut :

a) Tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la Convention, et ratifié par les deux Parties; et

b) Toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment aux deux Parties;

5. L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

6. L'expression « coût de revient complet » s'entend des coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;

7. Le terme « ressortissant » s'entend, dans le cas d'Antigua-et-Barbuda, des ressortissants d'Antigua-et-Barbuda et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, de ses ressortissants qui sont des résidents permanents des Antilles néerlandaises;

8. Le terme « tarif » s'entend de tout tarif, taux ou redevance appliqués par les entreprises de transport aérien au transport de passagers (et leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) en transport aérien, ainsi que ses conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances;

9. L'expression « escale non commerciale » s'entend d'un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;

10. Le terme « territoire » s'entend du territoire défini à l'article 2 de la Convention;

11. L'expression « redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations et de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;

12. Le terme « arrêt » désigne l'interruption délibérée, intentionnelle et programmée d'un voyage par un passager d'une durée supérieure à vingt-quatre (24) heures, mais inférieure à sept (7) jours dans le cadre d'un voyage continu à un point ou plusieurs points entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
- c) Les autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, des marchandises ou du courrier moyennant rémunération à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3. Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance, changer d'aéronef sur des services convenus sur le territoire de l'autre Partie ou en un point quelconque le long des itinéraires indiqués, 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, 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 de transport aérien désignée pourra utiliser son propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel loué, et elle pourra conclure des accords commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

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

Article 4. Désignation et autorisation

1. Les Gouvernements d'Antigua-et-Barbuda et des Antilles néerlandaises auront le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation de services de transport aérien entre leurs territoires et au-delà, conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont communiquées par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et d'agrément technique présentées par l'entreprise désignée dans les formes prescrites, l'autre Partie accorde dans les trente (30) jours les autorisations et les agréments appropriés, à condition que :

a) Une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien soient entre les mains du Gouvernement qui désigne l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de la Partie, ou des deux à la fois;

b) L'entreprise de transport aérien désignée soit en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes; et

c) Le Gouvernement qui désigne l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes de l'article 7 (Sûreté) et de l'article 8 (Sécurité de l'aviation).

3. Le droit dont dispose chaque Partie de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien inclut la désignation conformément au principe de la communauté d'intérêt établi par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dès réception d'un avis de désignation et d'une demande de l'entreprise de transport aérien désignée dans les formes prescrites pour les autorisations d'exploitation, les autorités aéronautiques accordent sans retard l'autorisation en question à condition que l'entreprise de transport aérien désignée observe les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Une fois la désignation reçue, la responsabilité du respect des dispositions des articles 7 (Sûreté) et 8 (Sécurité de l'aviation) du présent Accord incombe à la Partie qui délivre le certificat d'opérateur aérien à l'entreprise de transport aérien désignée.

Article 5. Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Chacune des Parties se réserve le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, lorsque :

a) Une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien ne sont pas entre les mains de l'autre Gouvernement désignateur, de ressortissants de la Partie ou des deux à la fois, ou dans le cas d'une autorisation accordée en application des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4, si l'entreprise de transport aérien ne répond plus aux exigences du principe de la communauté d'intérêt établi dans cet article;

b) Cette entreprise de transport aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent Accord;

c) L'autre Partie ne maintient ni n'applique les normes énoncées à l'article 7 (Sûreté).

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions des alinéas b ou c du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque Partie de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie conformément aux dispositions de l'article 8 (Sécurité de l'aviation).

Article 6. Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des Parties, ainsi que de la sortie de celui-ci, ses dispositions législatives et réglementaires régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs sont respectées par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des Parties, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par les passagers, membres d'équipage ou le fret des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou par quiconque agissant en leur nom.

Article 7. Sûreté

1. Chacune de Parties reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie et demeurant en vigueur, sous

réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention. Toutefois, chacune des Parties peut refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations avec l'autre Partie au sujet des normes de sécurité appliquées par cette dernière concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie ne maintient ou n'applique pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie au cas où ladite Partie n'adopte pas les mesures correctives demandées dans un délai raisonnable.

Article 8. Sécurité de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations aux termes du droit international, les Parties réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger l'aviation civile contre toute intervention illicite pour en assurer la sécurité font partie intégrante du présent Accord. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère général en vertu du droit international, les Parties agissent notamment 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; de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971; et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir toute capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que pour faire face à toute autre forme de menace à l'encontre de la sécurité de la navigation aérienne civile.

3. 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 les annexes à la Convention; 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.

4. Chaque Partie s'engage à observer les mesures en matière de sécurité prescrites par l'autre Partie pour l'entrée sur son territoire, le départ de ce dernier et durant le séjour sur son territoire et à prendre les dispositions appropriées pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages et de leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, ceci avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et des services de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si l'une des Parties a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

Article 9. Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services aériens.

2. Les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à faire venir et à retenir sur le territoire de l'autre Partie, conformément aux lois et règlements de ladite Partie concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, le personnel de gestion et le personnel commercial, technique, opérationnel et spécialisé nécessaire à la prestation de transports aériens.

3. Toute entreprise de transport aérien désignée peut assurer ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie ou, à sa convenance, choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles liées à la sûreté des aéroports. Quand de telles contraintes interdisent à l'entreprise d'assurer elle-même ses propres services d'assistance en escale, ces services lui seront fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises et seront facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils seront comparables à ceux que l'entreprise aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

4. Toute entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie soit directe-

ment, soit, à la discrétion de l'entreprise, par l'entremise de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces prestations dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.

5. Toute entreprise de transport aérien a le droit, si elle en fait la demande, de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni impositions, au taux de change courant applicable aux transactions et aux transferts à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre Partie (notamment pour l'achat de carburant). Elles peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Dans le cadre de l'exploitation et du maintien des services autorisés sur les itinéraires convenus, toute entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties pourra conclure des accords de commercialisation coopérative, tels que la réservation de capacité, le partage de code, l'entreprise commune ou la location-bail avec

a) Une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties;

b) Une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays;

Pour autant que toutes les entreprises de transport aérien parties à ces arrangements

1) Détiennent l'autorité appropriée; et

2) Se conforment aux exigences normalement appliquées à ces arrangements.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient complet assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et des services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût complet peut inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie encouragera les autorités ou organismes compétents qui imposent les redevances de son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services

et les installations à se consulter et à échanger tout renseignement utile à l'examen détaillé des fondements rationnels des redevances perçues conformément aux principes des paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 16, aucune Partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si 1) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie; ou si 2) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Système informatisé de réservation :

1. Les Parties conviennent que :

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

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système SIR et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie;

c) À cet égard, le Code de conduite SR de l'OACI est applicable.

2. Chaque Partie garantit à l'autre Partie un accès libre et illimité sur son territoire au SIR choisi comme système principal par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie. Aucune des deux Parties n'impose ou ne permet que soient imposées au SIR de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie des obligations plus rigoureuses que celles imposées au SIR de ses propres entreprises de transport aérien désignées, s'agissant par exemple :

a) De l'exploitation et de la vente des services de SIR, y compris les règles en matière d'affichage et de mise en forme du SIR; et

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

Article 12. Concurrence loyale

1. Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien des deux Parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à définir la fréquence et la capacité du service aérien qu'elle souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de

l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie de conditions de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou le trafic qui seraient contraires aux objectifs du présent Accord.

4. Aucune des Parties n'oblige les entreprises de transport aérien de l'autre Partie à soumettre, aux fins d'approbation, des horaires, des programmes pour les vols affrétés ou des plans d'exploitation, sauf lorsque nécessaire aux fins de la mise en œuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou lorsque cela est autorisé de manière spécifique dans une annexe au présent Accord. Lorsqu'une Partie demande une telle notification pour information, elle simplifie autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

5. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes peuvent être considérées comme des pratiques commerciales déloyales, et qu'elles méritent une attention particulière :

- Des tarifs et prix qui, dans l'ensemble, sont insuffisants pour couvrir les frais engagés pour fournir les services auxquels ils se rapportent;
- L'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessive;
- Les pratiques en question s'inscrivent dans la durée au lieu d'être provisoires;
- Les pratiques en question ont de graves effets économiques négatifs sur une autre entreprise de transport aérien ou lui portent un grave préjudice;
- Les pratiques en question traduisent une tentative apparente de détruire, d'exclure ou d'évincer une autre entreprise de transport aérien du marché, ou mèneront probablement à ce résultat;
- Un comportement indiquant un abus de position dominante sur les itinéraires.

6. Si les autorités aéronautiques d'une Partie estiment qu'une ou des opérations envisagées ou menées par un transporteur de l'autre Partie peut constituer une attitude déloyale sur le plan de la concurrence conformément aux indicateurs énumérés au paragraphe 5, elles peuvent demander que des consultations soient tenues conformément aux dispositions de l'article 15 (Consultations et amendement) en vue de résoudre le problème. Cette demande sera accompagnée d'une note spécifiant les motifs de la demande. Les consultations se tiennent dans les quinze (15) jours qui suivent la demande.

Article 13. Tarifs

1) Chacune des Parties autorise chacune des entreprises de transport aérien désignées à fixer les tarifs des services aériens sur la base des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties se limite :

- a) À la prévention des prix ou des pratiques déraisonnablement discriminatoires;

b) À la protection des consommateurs contre les prix déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante; et

c) À la protection des entreprises de transport aérien contre les prix artificiellement bas en raison des subventions ou du soutien direct ou indirect accordés par l'État.

2. Chacune des Parties peut exiger que les prix que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie se proposent d'appliquer à destination ou au départ de son territoire soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques. La notification ou la soumission par les entreprises de transport aérien des deux Parties peut être requise au plus tard trente (30) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, la notification ou la soumission peut éventuellement être autorisée avec des délais plus courts que normalement prévus. Aucune des Parties ne peut exiger la notification ou la soumission par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie des prix facturés par les affréteurs au public, excepté si ceci est nécessaire sur une base non discriminatoire à des fins d'information.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties ne prend de mesures unilatérales visant à empêcher l'instauration ou le maintien d'un prix que propose de facturer (1) une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties, pour des services de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou (2) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties, pour des services aériens entre le territoire de l'autre Partie et tout autre pays, y compris, dans les deux cas, des services interlinéaires ou intra-linéaires. Si l'une ou l'autre des Parties pense que tout prix de ce type est incompatible avec les considérations avancées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations, et fait connaître le plus rapidement possible à l'autre Partie les raisons de son insatisfaction. Ces consultations se tiennent au plus tard trente (30) jours après la date de réception de la requête, et les Parties coopèrent afin de rassembler les renseignements nécessaires à un règlement raisonnable de la question. Si les Parties se mettent d'Accord en ce qui concerne un prix au titre duquel une réclamation a été faite, chacune des Parties fait tout son possible pour que cet accord entre en vigueur. En l'absence d'un tel commun accord, le prix entrera en vigueur ou sera maintenu.

Article 14. Taxes, douanes et redevances

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

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les stocks de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord introduites sur le territoire d'une Partie par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pris à bord de l'aéronef par cette entreprise de transport aérien désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation des services internationaux, sont exonérés des

taxes nationales et locales et des redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie, même si ces approvisionnement doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie où ils ont été pris à bord. Les autorités concernées peuvent exiger que les articles mentionnés ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient été déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les stocks de carburants et de lubrifiants et les provisions transportés à bord de l'aéronef de l'une ou l'autre Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

Article 15. Consultations et amendement

1. Chaque Partie peut à tout moment demander que se tiennent des consultations concernant l'application du présent Accord et l'amendement du présent Accord ou de ses annexes. Ces consultations se tiennent dans les plus brefs délais, et au plus tard soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, sauf accord contraire des Parties.

2. Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties se sont informées mutuellement par écrit de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

3. Tout amendement aux annexes du présent Accord est convenu par écrit entre les autorités aéronautiques et entrera en vigueur une fois confirmé par un échange de notes diplomatiques.

Article 16. Règlement des différends

1. Tout différend découlant du présent Accord, sauf s'il porte sur les questions visées au paragraphe 3 de l'article 13 (Tarifs), et qui n'est pas résolu au cours d'une première série de consultations pourra, si les Parties en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme qui tranchera la question. En l'absence d'accord des Parties, le différend est soumis, à la demande d'une des Parties, à un arbitrage selon la procédure exposée ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les soixante (60) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal arbitral;

b) Si l'une des Parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires dans un délai de trente (30) jours. Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est un ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien de ce Conseil à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède à cette désignation.

3. Sauf convention contraire, le tribunal arbitral définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent accord et fixe ses règles de procédure. Le tribunal peut, après avoir été constitué, demander des mesures correctives provisoires dans l'attente de sa décision définitive. À l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence a lieu dans un délai maximal de quinze jours suivant la constitution complète du tribunal afin que celui-ci détermine les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre.

4. Sauf convention contraire ou autre décision du tribunal, chacune des Parties soumettra un mémorandum dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent la constitution complète du tribunal. Les réponses seront soumises soixante (60) jours plus tard. Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des Parties ou de sa propre initiative, dans un délai de quinze (15) jours à compter du dépôt de la réponse.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de trente (30) jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les trente jours qui suivent la soumission de la réponse. Le tribunal rend ses décisions ou sentences à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de quinze (15) jours suivant son prononcé; toute explication est donnée dans un délai de quinze (15) jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie appliquera toute décision ou sentence du tribunal arbitral. La sentence du tribunal arbitral est définitive et aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais afférents aux arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, du fait des procédures mentionnées au paragraphe 2, alinéa b), du présent article, est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 17. Conventions multilatérales

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général traitant de problèmes aériens entre en vigueur à l'égard des deux Parties, les dispositions de ladite convention prévalent. Des consultations peuvent avoir lieu conformément à l'article 15 du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article 18. Dénonciation

1. Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée 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, 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 auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

1. Chaque Partie notifiera à l'autre, par la voie diplomatique, l'accomplissement des formalités constitutionnelles respectives nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord, qui entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date de la dernière notification.

2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'aux Antilles néerlandaises.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en deux exemplaires à Saint John's le 24 novembre 2006 en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

K. A. GIJSBERTHA

Pour Antigua-et-Barbuda :

H. LOVELL

ANNEXE I. SERVICES DE TRANSPORT AERIEN REGULIERS

Section 1. Itinéraires

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées conformément au présent Accord ont, d'après les modalités de leur désignation, le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les itinéraires suivants :

A. Itinéraires pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par Antigua-et-Barbuda :

1. Depuis des points situés en deçà d'Antigua-et-Barbuda en passant par Antigua-et-Barbuda et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés dans les Antilles néerlandaises et au-delà;

2. Pour tous services de fret, entre les Antilles néerlandaises et tout point ou tous points.

B. Itinéraires pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par les Antilles néerlandaises :

1. Depuis des points situés en deçà des Antilles néerlandaises en passant par les Antilles néerlandaises et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés à Antigua-et-Barbuda et au-delà.

2. Pour tous services de fret, entre Antigua-et-Barbuda et tout point ou tous points.

Section 2. Latitudes d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

1. Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;

2. Combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;

3. Desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des Parties, sur les itinéraires et dans toute combinaison et n'importe quel ordre;

4. Omettre des escales en un ou en plusieurs points;

5. Transférer le trafic, y compris le trafic en transit voyageant sous son code, entre l'un quelconque de ses aéronefs, y compris un aéronef exploité par un partenaire de partage de code, vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point sur les itinéraires, conformément aux dispositions du présent Accord; et

6. Desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs;

Sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; à condition que le

service, à l'exception des services tout-cargo, desserve un point sur le territoire de la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien.

ANNEXE II. TRANSPORT AERIENS AFFRETES

Section 1

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie agissant en vertu d'un agrément délivré par l'autorité aéronautique conformément aux termes du paragraphe 2 de l'article 4 et de l'article 5 de l'Accord ont le droit d'effectuer du trafic (international) affrété de passagers (accompagnés de leurs bagages) et/ou de marchandises (y compris sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, et vols partagés ou mixtes [passagers/cargo]) :

Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie; et

Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, à condition qu'un tel service fasse partie, sauf en ce qui concerne le transport de fret par vols affrétés, d'un service continu, avec ou sans changement d'aéronef, comprenant l'exploitation d'un tronçon vers le pays d'origine, afin de transporter du trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

Pour assurer les services régis par la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente annexe, ont également le droit : 1) de faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en-dehors de celui-ci; 2) de faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie; 3) de combiner à bord d'un même aéronef du trafic en provenance du territoire de l'une des Parties, du trafic en provenance du territoire de l'autre Partie et du trafic en provenance de pays tiers; et 4) d'effectuer du transport aérien international sans aucune restriction quant au changement du type ou du nombre d'aéronefs exploités, en tout point de l'itinéraire, à condition que, sauf en ce qui concerne le transport de fret par vols affrétés, dans le sens aller, le transport au-delà du point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

Chacune des Parties examine avec bienveillance les demandes de transport de trafic non régi par la présente annexe qui émanent des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

Toute entreprise de transport aérien qui effectue du transport aérien international par vols affrétés en vertu de la présente annexe en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit sur la base d'allers simples ou d'allers retours, a le choix de se conformer aux lois et règlements en matière de vols affrétés soit de son pays d'origine, soit de l'autre Partie. Lorsqu'une des Parties applique des règles, des règlements, des mo-

dalités, des conditions ou des limitations particulières à l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou à des entreprises de transport aérien d'autres pays, chaque entreprise de transport aérien désignée est soumise aux moins restrictifs d'entre eux.

Section 3

Exception faite des règles de protection des consommateurs de son pays d'origine, aucune des Parties ne réclame à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie et agissant en vertu de la présente annexe, qu'elle dépose, en ce qui concerne le transport de trafic en provenance du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers sur la base d'un aller simple ou d'un aller-retour, davantage qu'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés à la section 2 de la présente annexe, ou une déclaration de dispense de ces lois, règles et règlements, accordée par les autorités aéronautiques compétentes.