

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1974 Nr. 191

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en
Canada inzake luchtvervoer
(met Bijlage);
Ottawa, 17 juni 1974*

B. TEKST ¹⁾

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen, partijen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten inzake luchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I

Tenzij anders bepaald, hebben in deze Overeenkomst de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

- (a) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, verstaan voor Nederland de Minister van Verkeer en Waterstaat en voor de Nederlandse Antillen de Minister van Verkeer en Vervoer en wat Canada betreft, de Minister van Verkeer en de Canadese Verkeerscommissie of in alle drie gevallen iedere andere autoriteit of per-

¹⁾ De Engelse en de Franse tekst van Overeenkomst en Bijlage zijn afgedrukt op blz. 16 e.v. van dit *Tractatenblad*.

- soon die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemde autoriteiten worden vervuld;
- (b) onder „luchtdienst” wordt verstaan elke geregelde dienst uitgevoerd door luchtvaartuigen op de routes omschreven in de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
 - (c) onder „Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;
 - (d) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen III en IV van deze Overeenkomst;
 - (e) de benamingen „grondgebied”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk die betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag.

Artikel II

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen:

- (a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- (b) om op dat grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- (c) om op dat grondgebied te landen op de voor routes omschreven in de Routetabel genoemde punten, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander nunt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel III

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van luchtdiensten op de routes tussen Ne-

derland en Canada zoals omschreven in de Routetabel die is opgesteld ter uitvoering van deze Overeenkomst en als bijlage hieraan is toegevoegd, alsmede een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van luchtdiensten op de routes tussen de Nederlandse Antillen en Canada, zoals omschreven in die Routetabel; tevens heeft zij het recht in elk van beide gevallen een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen ter vervanging van een eerder aangewezen maatschappij.

Artikel IV

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing of van vervanging ingevolge artikel III, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in artikel V, zo snel mogelijk aan een aldus aangewezen of in de plaats gestelde luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunning voor het exploiteren van de luchtdiensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

2. Na ontvangst van een dergelijke vergunning kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de luchtdiensten, mits de tarieven, welke overeenkomstig het bepaalde in artikel XII van deze Overeenkomst zijn vastgesteld, ten aanzien van dergelijke diensten van kracht zijn.

Artikel V

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel IV vermelde vergunning, door de andere Overeenkomstsluitende Partij verleend aan een aangewezen of hiervoor in de plaats gestelde luchtvaartmaatschappij, niet te verlenen, deze in te trekken of hieraan, tijdelijk of blijvend, voorwaarden te verbinden:

- (a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;
- (b) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
- (c) indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; en

(d) in geval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen. Tenzij door de Overeenkomstsluitende Partijen anders overeengekomen, vangt een zodanig overleg aan binnen een tijdvak van zestig (60) dagen na de datum waarop de andere Overeenkomstsluitende Partij het daartoe strekkende verzoek ontvangt.

Artikel VI

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

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege de bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van een zodanige Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VII

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de luchtdiensten op de in de Routetabel omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich

evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten op de in Bijlage omschreven routes exploiteert, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen zouden toestaan en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende exploitatie voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel V; in andere gevallen is artikel XVII van toepassing.

Artikel VIII

1. De kosten die op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar douane-, immigratie- en quarantainevoorschriften en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel IX

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren op de routes zoals omschreven in de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel.

2. Bij de exploitatie van de luchtdiensten houden de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes of een deel daarvan onderhouden niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De luchtdiensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoefte van het publiek op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, die zowel worden opgenomen als afgezet op punten op de omschreven routes in het grondgebied van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen wordt verzorgd overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- (a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- (b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die tezamen dit gebied vormen; en
- (c) de eisen welke de exploitatie van doorgaande diensten stelt.

5. Alvorens de luchtdiensten op de routes zoals omschreven in de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel worden geopend, komen de Overeenkomstsluitende Partijen tot overeenstemming ten aanzien van de praktische toepassing van de in de voorgaande leden van dit artikel nedergelegde beginselen inzake de exploitatie van deze luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

Artikel X

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen regelmatig en in een vorm als overeengekomen tussen deze autoriteiten gegevens uit, die alle inlichtingen bevatten die vereist zijn voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, post en vracht vervoerd op de in de Routetabel omschreven routes als-

mede van de punten van vertrek en bestemming van zodanig ver-
voer.

Artikel XI

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in die mate waarin dit krachtens haar nationale wetgeving mogelijk is, vrij van alle invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten op vliegtuigbrandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke uitrustingsstukken van het vliegtuig, proviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een zodanige andere Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtdiensten exploiteert, alsook op gedrukt reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende immuniteiten zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde artikelen:

- (a) die worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- (b) die aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- (c) die aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de luchtdiensten;

ongeacht of zodanige artikelen geheel worden gebruikt of gebruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de immuniteit toekent, mits zodanige artikelen niet worden vervoerd binnen het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel XII

1. De tarieven voor iedere luchtdienst dienen te worden vastgesteld op een redelijk en non-discriminatoire niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals normen voor snelheid en accommodatie) en, waar zulks passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig gedeelte van de omschreven route. Deze tarieven moeten worden vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen van dit artikel.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen; een zodanige overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt door middel van de door de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) ter zake gevolgde procedures. Elke door een Overeenkomstsluitende Partij goedgekeurde verlaging of vrijstelling is geldig voor en mag gelijkelijk worden toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden. Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van indiening de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennis hebben gegeven van hun bezwaar tegen het hun voorgelegde tarief, wordt een zodanig tarief als aanvaardbaar beschouwd en treedt het in werking na het verstrijken van bovenvermeld tijdvak van vijfenveertig (45) dagen. In geval de luchtvaartautoriteiten instemmen met verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief kunnen zij tevens overeenkomen dat de periode waarin afkeuring moet worden medegedeeld korter mag zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende het overeenkomstig het derde lid van dit artikel geldende tijdvak kennisgeving is gedaan van bezwaar trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel XVII van deze Overeenkomst.

6. (a) Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben, behoudens het bepaalde in het derde lid van artikel XVII van deze Overeenkomst.
- (b) Wanneer tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijven die tarieven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel XIII

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking van tijdens het normale verloop van haar exploitatie door elk verkregen gelden. Zodanige overmakingen worden verricht op basis van de officieel geldende wisselkoersen voor lopende betalingen en zijn uitsluitend onderworpen aan de onderscheiden deviezenbepalingen die in soortgelijke omstandigheden voor alle landen gelden, en die de waarborging van de externe financiële verhouding en de betalingsbalanspositie tot doel hebben. De overmaking van gelden is niet onderworpen aan enige lasten, behoudens die welke gewoonlijk door banken voor zodanige handelingen worden geïnd.

Artikel XIV

Inkomsten of winsten verkregen door een luchtvaartmaatschappij, die voor wat betreft de inkomstenbelasting als inwoner van het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij wordt aangemerkt, uit de exploitatie door haar van een luchtvaartuig in het internationale luchtverkeer, zijn vrijgesteld van enigerlei inkomstenbelasting en van alle andere belastingen op winsten, die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven.

Artikel XV

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving

van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage te verzekeren.

Artikel XVI

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

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst of de Bijlage waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden overeengekomen in een diplomatieke notawisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Wijzigingen in de Overeenkomst treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

4. Wijzigingen in de Bijlage treden in werking op de in het tweede lid bedoelde datum van de diplomatieke notawisseling.

Artikel XVII

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

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, dan wel kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet

binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In alle gevallen dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat, dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht en de plaats te bepalen waar het geschil aan het scheidsgerecht zal worden voorgelegd.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere in-gevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na te komen.

4. De kosten voor het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

Artikel XVIII

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk, langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XIX

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

Artikel XX

Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, prevaleren de bepalingen van een zodanig verdrag. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig artikel XVI van deze Overeenkomst ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

Artikel XXI

1. De Overeenkomst wordt van kracht op de datum die wordt bepaald in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard

dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

2. Niettegenstaande het in het vorige lid bepaalde wordt deze Overeenkomst van de datum van haar ondertekening af voorlopig toegepast.

3. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is deze Overeenkomst van toepassing op het Rijk in Europa en op de Nederlandse Antillen.

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

GEDAAN te Ottawa, de 17e juni 1974, in twee exemplaren in de Nederlandse, de Engelse en de Franse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk
der Nederlanden

(w.g.) M. VAN DER STOEL

Voor de Regering van Canada

(w.g.) MITCHELL SHARP

Routetabel**I. A. Nederland**

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aange-
wezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

- (1) Nederland – Montreal – New York (N.Y.) * – Houston –
Mexico City en vice versa.

* uitsluitend voor vrachtverkeer

De aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet geen stopover- en
vijfde vrijheidsrechten te Montreal op weg naar of op terugreis van
verder gelegen punten.

- (2) Nederland – Montreal en/of Toronto en vice versa.

B. Canada

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aangewe-
zen door de Regering van Canada:

- (1) Canada – Amsterdam – door Canada te noemen verder ge-
legen punten in Europa, Afrika ten noorden van de Sahara,
het Nabije Oosten en het Midden-Oosten, Azië en verder ge-
legen punten, en verder naar Canada en vice versa.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet geen stopover- en
vijfde vrijheidsrechten in Amsterdam op weg naar of op terugreis
van punten in Spanje, Iran, Indonesië, China, de Filipijnen, Au-
stralië en Nieuw-Zeeland.

Opmerking 1:

Punten op alle routes naar keuze van de aangewezen luchtvaart-
maatschappijen kunnen worden overgeslagen op elke willekeurige
vlucht.

Opmerking 2:

De luchtdiensten op de Nederlandse route I, A, (2) en stop-
over- en vijfde vrijheidsrechten in Amsterdam op weg naar en op te-
rugreis vanaf verder gelegen punten op de Canadese route I, B, (1)
kunnen uitsluitend worden uitgeoefend tijdens de geldigheidsduur
van een commerciële regeling tussen de aangewezen luchtvaart-
maatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen, goedge-
keurd door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende
Partijen.

Opmerking 3:

Aansluitingen van de ene dienst van een aangewezen luchtvaartmaatschappij op een andere dienst van die luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn toegestaan in Amsterdam en Montreal, mits de passagier op doorreis blijft en de in de Routetabel aangegeven tijd tussen de aansluitende vluchten niet meer bedraagt dan zes uur.

II. A. Nederlandse Antillen

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van de Nederlandse Antillen: de Nederlandse Antillen – twee punten op het vasteland van de V.S. te noemen door de Nederlandse Antillen of een punt op het vasteland van de V.S. te noemen door de Nederlandse Antillen en een nader overeen te komen punt in het Caribisch gebied – een punt in Canada te noemen door de Nederlandse Antillen en vice versa.

Over de uitoefening van vijfde vrijheids- en stopoverrechten tussen tussenliggende punten en het punt in Canada moet voorafgaande overeenstemming worden bereikt tussen de luchtvaartautoriteiten van Canada en de Nederlandse Antillen.

B. Canada

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van Canada: Canada – twee punten in het Caribisch gebied (uitgezonderd San Juan, Puerto Rico) te noemen door Canada – een punt op de Nederlandse Antillen te noemen door Canada – verder gelegen punten nader overeen te komen en vice versa.

Over de uitoefening van vijfde vrijheids- en stopoverrechten tussen het punt op de Nederlandse Antillen en verder gelegen punten moet voorafgaande overeenstemming worden bereikt tussen de luchtvaartautoriteiten van de Nederlandse Antillen en Canada.

Opmerking 1:

Punten op alle routes naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht.

Opmerking 2:

De datum waarop een luchtdienst wordt ingesteld tussen Canada en de Nederlandse Antillen wordt overeengekomen tussen hun luchtvaartautoriteiten, na overleg tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

De opening van een zodanige dienst zal door de bovenvermelde autoriteiten worden overwogen, wanneer het geregelde verkeer tussen de Nederlandse Antillen en Canada, waarbij beide onderscheidenlijk vertrekpunt en land van bestemming vormen, voldoende wordt geacht om de instelling van een zodanige dienst door beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen te rechtvaardigen.

**Air Transport Agreement between the Government of the
Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an Agreement on air transport between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

- (a) „Aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands the Minister of Transport and Public Works and for the Netherlands Antilles, the Minister of Communications and, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission, or in all three cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) „Air Service” means any scheduled service performed by aircraft on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail separately or in combination;
- (c) „Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944;
- (d) „Designated Airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles III and IV of this Agreement;
- (e) „Territory”, „Airline” and „Stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article II

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the designated airline or airlines:

Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada, appelés ci-après les Parties contractantes, étant tous les deux Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui a été ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et désirant conclure un accord relatif aux transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit:

Article I

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:

- (a) „Autorités aéronautiques” signifie, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le ministre des Transports et des Travaux publics pour les Pays-Bas et le ministre des Communications pour les Antilles néerlandaises, et dans le cas du Canada, le ministre des Transports et la Commission canadienne des transports, ou, dans les trois cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- (b) „Service aérien” signifie un service régulier assuré par un aéronef sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes annexé au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, ensemble ou séparément;
- (c) „Convention” signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale qui a été ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- (d) „Entreprise de transport aérien désignée” signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles III et IV du présent Accord;
- (e) „Territoire”, „entreprise de transport aérien” et „escale non-commerciale” ont les significations qui leur sont attribuées dans les Articles 2 et 96 de la Convention.

Article II

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points named on the routes specified in the Route Schedule for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article III

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline to operate air services on the routes between the Netherlands and Canada as specified in the Route Schedule, drawn up in application of this Agreement and annexed hereto, and an airline to operate air services on the routes between the Netherlands Antilles and Canada, as specified in that Route Schedule, and to substitute, in either case, another airline for the one previously designated.

Article IV

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article III, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of Article V, grant with a minimum of delay to an airline so designated or substituted the appropriate authorizations to operate the air services for which the airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the air services, partly or in whole, provided that the tariffs established in accordance with the provisions of Article XII of this Agreement are in force in respect of such services.

- (a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- (b) d'effectuer des escales non-commerciales dans ledit territoire; et
- (c) d'effectuer des escales dans ledit territoire aux points mentionnés des routes spécifiées dans le Tableau de routes afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, ensemble ou séparément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent Article ne devra être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III

Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploitera des services aériens sur les routes entre les Pays-Bas et le Canada qui sont spécifiées dans le Tableau de routes dressé en conformité du présent Accord et y annexé, et une entreprise de transport aérien qui exploitera des services aériens sur les routes entre les Antilles néerlandaises et le Canada qui sont spécifiées dans ce Tableau de routes et de remplacer par une autre, dans l'un ou l'autre cas, une entreprise antérieurement désignée.

Article IV

1. Après réception d'un avis de désignation ou de remplacement conformément à l'Article III, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'Article V, accorderont dans le délai le plus bref à l'entreprise ainsi désignée ou remplacée les autorisations appropriées d'exploiter les services aériens pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services aériens, en tout ou en partie, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord soient en vigueur à l'égard de ces services.

Article V

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article IV with respect to an airline designated or an airline substituted for a designated airline by the other Contracting Party, to revoke such authorizations or impose on them conditions, temporarily or permanently:

- (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 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 its nationals; and
- (d) in 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 other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request.

Article VI

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to 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 a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo

Article V

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de suspendre, d'annuler ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées dans l'Article IV et relatives à une entreprise de transport aérien désignée ou à une entreprise de transport aérien substituée à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

- (a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux exigences des lois et règlements normalement appliqués conformément à la Convention par ces autorités;
- (b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;
- (c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie contractante; et
- (d) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher les infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés dans le paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande.

Article VI

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine devront être observés par les

and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party 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.

Article VII

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences 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 air services on the routes specified in the Route Schedule, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline operating the air services on the routes specified in the Annex, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article V: in other cases Article XVII applies.

Article VIII

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

équipages et les passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

3. Les passagers en transit qui traversent le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts des droits de douane et d'autres taxes analogues.

Article VII

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes, à condition que ces certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître aux fins des vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été émis par les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée exploitant les services aériens sur les routes spécifiées dans l'Annexe permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander de consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. A défaut d'une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols, il y aura lieu d'appliquer l'Article V; dans les autres cas, c'est l'Article XVII qui s'applique.

Article VIII

1. Les droits imposés dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations d'aviation par les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien nationale qui assure des services internationaux analogues.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article IX

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the air services between their respective territories on the routes specified in the Route Schedule annexed to the Agreement.

2. In operating the air services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The air services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirement of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

2. Aucune des Parties contractantes ne favorisera sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transport aérien au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration et de quarantaine et d'autres règlements analogues ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

Article IX

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes annexé au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services aériens, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services aériens assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination ultime du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément aux principes généraux voulant que la capacité soit en rapport avec:

- (a) les exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- (b) les exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans la région; et
- (c) les exigences afférentes à l'exploitation des services aériens directs.

5. Before inauguration of the air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement, the Contracting Parties shall agree to the practical application of the principles contained in the previous paragraphs of this Article regarding the operation of these air services by the designated airlines.

Article X

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange at regular intervals and in a format agreed upon between these authorities, statements that include all information required to determine the amount of traffic carried on the routes specified in the Route Schedule and the origins and destinations of such traffic.

Article XI

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from all import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the air services, as well as printed publicity material distributed without charge by that designated airline or airlines.

2. The immunities granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Con-

5. Avant d'inaugurer les services aériens sur les routes spécifiées dans le Tableau de route annexé au présent Accord, les Parties contractantes conviendront de l'application pratique des principes contenus dans les paragraphes précédents du présent Article concernant l'exploitation de ces services aériens par les entreprises de transport aérien désignées.

Article X

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront, à intervalles réguliers et sous une forme dont elles conviendront, des relevés statistiques comprenant tous les renseignements requis pour déterminer le volume du trafic sur les routes spécifiées dans le Tableau de routes, ainsi que les points d'origine et de destination dudit trafic.

Article XI

1. Chacune des Parties contractantes, sur une base de réciprocité exemptera l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais de visite et des autres taxes et droits nationaux sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions et autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante qui exploite les services aériens ainsi que sur le matériel publicitaire imprimé distribué gratuitement par ladite ou lesdites entreprises de transport aérien désignée(s).

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliqueront aux objets mentionnés au paragraphe 1 du présent Article lorsqu'ils seront:

- (a) introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'autre Partie contractante ou pour son (leur) compte;
- (b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- (c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de l'une des Parties contractantes dans le territoire

tracting Party and intended for use in operating the air services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the immunity, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

Article XII

1. The tariffs on any air service shall be established at reasonable and non-discriminatory levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through the traffic conference procedures of the International Air Transport Association. Any reduction or exemption authorized by a Contracting Party shall be available to, and may be equally applied by, the designated airlines of the other Contracting Party.

3. The tariffs so agreed shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction: in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of submission the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the expiration of the forty-five (45) day period mentioned above. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 above, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 above, a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services aériens;

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces articles ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Article XII

1. Les tarifs applicables aux services aériens seront fixés à des taux raisonnables et sur une base non discriminatoire, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques du service (tels que les normes de vitesse et de confort) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur tout secteur de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent Article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes; on se servira à cette fin, lorsque cela est possible, des méthodes de tarification de l'association du transport aérien international. Toute réduction ou exemption autorisée par une Partie contractante sera offerte à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante et pourra être appliquée également par ladite entreprise.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers. Si dans les trente (30) jours à compter de la date de leur présentation, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas fait savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles ne sont pas satisfaites des tarifs qui leur ont été présentés, ces tarifs seront considérés comme acceptables et entreront en vigueur à l'expiration du délai de quarante-cinq (45) jours susmentionné. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation des tarifs, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel les autorités peuvent présenter leurs objections sera inférieur à trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou si, pendant la période applicable conformément au paragraphe 3 ci-dessus, un avis d'objection a été donné, les autorités aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of the present Agreement.

6. (a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph 3 of Article XVII of the present Agreement.
- (b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article XIII

Each Contracting Party grants to the airline or airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of funds obtained by each in the normal course of its operations. Such transfers shall be made on the basis of prevailing foreign exchange market rates for current payments and shall be subject only to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances, for the purpose of safeguarding the external financial position and balance of payments. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

Article XIV

Income or profits derived by an airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, from the operation by it of an aircraft in international traffic shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the government of the other Contracting Party.

Article XV

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 its Annex.

Article XVI

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, or its Annex,

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article XVII du présent Accord.

6. a) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'en sont pas satisfaites, sous réserve de l'application du paragraphe 3 de l'Article XVII du présent Accord.
- b) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent Article.

Article XIII

Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement les fonds réalisés par chacune dans le cours normal de ses opérations. Ces transferts seront effectués aux taux de change du marché applicable aux transactions commerciales et ils ne seront assujettis qu'aux règlements respectifs régissant l'échange des devises étrangères que les Parties appliquent à tous les pays dans des circonstances analogues pour sauvegarder leur situation financière extérieure et leur balance des paiements. Le transfert de fonds ne sera assujéti à aucune taxe sauf celles que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

Article XIV

Les revenus ou les bénéfices qu'une entreprise de transport aérien qui est résidente du territoire d'une Partie contractante aux fins de l'impôt sur le revenu, tire de son exploitation d'un aéronef en trafic international, seront exonérés de tout impôt sur le revenu et de tous autres impôts sur les bénéfices perçus par le Gouvernement de l'autre Partie contractante.

Article XV

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application et l'observation satisfaisantes des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

Article XVI

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord ou son An-

it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the respective aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the present Agreement, or its Annex decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties.

3. Any modifications of the Agreement shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

4. Any modifications of the Annex shall take effect on the date of the exchange of diplomatic notes referred to in paragraph 2.

Article XVII

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The expenses of the Tribunal will be shared equally between the Contracting Parties.

nexe, elle peut demander à consulter l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent se faire entre les autorités aéronautiques compétentes par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Les Parties contractantes se mettront d'accord par voie d'échange de notes diplomatiques sur toute modification du présent Accord ou de son Annexe décidée lors des consultations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Toute modification de l'Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront avisées mutuellement par écrit qu'elles se sont conformées aux formalités constitutionnelles pertinentes dans leurs pays respectifs.

4. Toute modification de l'Annexe entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques mentionnées au paragraphe 2.

Article XVII

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme quelconque ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à celle d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend, tandis que le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président de tribunal et déterminera le lieu où l'arbitrage sera tenu.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent Article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

Article XVIII

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. The Agreement shall terminate one (1) year 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 acknowledgement of receipt by the other Contracting 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 XIX

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

Article XX

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article XVI 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 XXI

1. The Agreement shall enter into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

2. Notwithstanding the provision of the preceding paragraph this Agreement shall be applied provisionally as from the date of signature.

3. As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe and the Netherlands Antilles.

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

DONE in two copies at Ottawa this 17th day of June 1974, in the Dutch, English and French languages, each version being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands
(sd.) M. VAN DER STOEL

For the Government of Canada
(sd.) MITCHELL SHARP

Article XVIII

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à n'importe quel moment, notifier à l'autre par écrit et par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré 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 contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIX

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

Article XX

S'il entre en vigueur une convention aérienne multilatérale de caractère général touchant les deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention l'emporteront. Des consultations pourront avoir lieu en conformité de l'Article XVI du présent Accord afin de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article XXI

1. L'Accord entrera en vigueur à la date fixée par un échange de notes diplomatiques où il sera précisé que les formalités exigées par la législation nationale de chaque Partie contractante ont été remplies.

2. Nonobstant la disposition du paragraphe précédent, le présent Accord entrera provisoirement en vigueur à la date de sa signature.

3. Pour ce qui est du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'appliquera au Royaume en Europe et aux Antilles néerlandaises.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé l'Accord.

FAIT en deux exemplaires à Ottawa ce 17ième jour de juin 1974, en hollandais, en anglais et en français, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

(s.) M. VAN DER STOEL

Pour le Gouvernement du Canada,

(s.) MITCHELL SHARP

Route schedule**I. A. Netherlands**

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

- 1) The Netherlands – Montreal – New York (N.Y.) * – Houston – Mexico City and vice versa.

* for all-cargo services only.

It is understood that the designated airline shall not enjoy stop-over and fifth freedom rights at Montreal to or from points beyond.

- 2) The Netherlands – Montreal and/or Toronto and vice versa.

B. Canada

Routes to be operated by the airline designated by the Government of Canada:

- 1) Canada – Amsterdam – points beyond to be named by Canada in Europe, Africa north of the Sahara, Near and Middle East, Asia and beyond, and beyond to Canada and vice versa.

It is understood that the designated airline shall not enjoy stop-over and fifth freedom rights at Amsterdam to and from points in Spain, Iran, Indonesia, China, the Philippines, Australia and New Zealand.

Note 1:

Points on all routes may be omitted on any or all flights at the option of the designated airlines.

Note 2:

It is understood that air services on the Netherlands route I A 2) and stopover and fifth freedom rights at Amsterdam to and from points beyond on the Canadian route I B 1) may only be exercised during the validity of a commercial arrangement between the designated airlines of both Contracting Parties, approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Tableau des routes**I. A. Pays-Bas**

Routes que peut exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

- 1) Les Pays-Bas – Montréal – New York (N.Y.)* – Houston – Mexico et vice versa.

* Pour les services de transport des marchandises seulement.

Il est entendu que l'entreprise de transport aérien désignée n'exercera aucun droit d'escale et de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air à Montréal à destination ou en provenance de points au-delà.

- 2) Les Pays-Bas – Montréal et (ou) Toronto et vice versa.

B. Canada

Routes que peut exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada:

- 1) Canada – Amsterdam – points au-delà qui seront désignés par le Canada en Europe, en Afrique au nord du Sahara, au Proche et au Moyen-Orient, en Asie et au-delà et points situés au-delà à destination du Canada et vice versa.

Il est entendu que l'entreprise de transport aérien désignée n'exercera aucun droit d'escale et de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air à Amsterdam à destination et en provenance de points en Espagne, en Iran, en Indonésie, en Chine, aux Philippines, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Note 1:

Les points sur toute route peuvent être omis lors de tout ou partie des vols, au choix des entreprises de transport aérien désignées.

Note 2:

Il est entendu que les services aériens sur la route des Pays-Bas I, A, 2) et les droits d'escale et de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air à Amsterdam, à destination et en provenance de points situés au-delà sur la route du Canada I, B, 1) ne peuvent être exercés que durant la période de validité d'une entente commerciale conclue entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes et approuvée par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Note 3:

Intra airline connections at Amsterdam and Montreal are authorized provided that the passenger remains in transit and that the scheduled time between the connecting flights does not exceed six hours.

II. A. *Netherlands Antilles*

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Netherlands Antilles:

The Netherlands Antilles – two points in the Continental U.S.A. to be named by the Netherlands Antilles or one point in the Continental U.S.A. to be named by the Netherlands Antilles and one point in the Caribbean to be agreed – a point in Canada to be named by the Netherlands Antilles and vice versa.

The exercise of fifth freedom and stopover traffic rights between intermediate points and the point in Canada shall be subject to prior agreement between the aeronautical authorities of Canada and the Netherlands Antilles.

B. *Canada*

Routes to be operated by the airline designated by the Government of Canada:

Canada – two points in the Caribbean (excluding San Juan, Puerto Rico) to be named by Canada – a point in the Netherlands Antilles to be named by Canada – points beyond to be agreed and vice versa.

The exercise of fifth freedom and stopover traffic rights between the point in the Netherlands Antilles and points beyond shall be subject to prior agreement between the aeronautical authorities of the Netherlands Antilles and Canada.

Note 1:

Points on all routes may be omitted on any or all flights at the option of the designated airlines.

Note 2:

The date for the establishment of an air service between Canada and the Netherlands Antilles shall be subject to an agreement reached between their aeronautical authorities following consultation between the designated airlines. The inauguration of such a service will be considered by the above noted authorities when the scheduled origin and destination traffic between the Netherlands Antilles and Canada is considered sufficient to justify the establishment of such a service by both designated airlines.

Note 3:

Les correspondances entre les services d'une même entreprise de transport aérien sont autorisées sur le territoire de l'autre Partie contractante à Amsterdam et à Montréal à la condition que le passager demeure en transit et que l'intervalle entre les correspondances ne dépasse pas six heures.

II. A. Antilles néerlandaises

Routes que peut exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement des Antilles néerlandaises:

Les Antilles néerlandaises – deux points dans le territoire continental des États-Unis qui seront désignés par les Antilles néerlandaises ou un point dans le territoire continental des États-Unis qui sera désigné par les Antilles néerlandaises et un point à déterminer dans les Caraïbes – un point au Canada qui sera désigné par les Antilles néerlandaises et vice versa.

L'exercice des droits d'escale et de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air entre des points intermédiaires et le point au Canada est soumis à une entente préalable entre les autorités aéronautiques du Canada et des Antilles néerlandaises.

B. Canada

Routes que peut exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Canada:

Canada – deux points dans les Caraïbes (excluant San Juan et Porto Rico) qui seront désignés par le Canada – un point dans les Antilles néerlandaises qui sera désigné par le Gouvernement du Canada – des points au-delà qui seront déterminés et vice versa.

L'exercice des droits d'escale et de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air entre le point dans les Antilles néerlandaises et des points situés au-delà est soumis à un accord préalable entre les autorités aéronautiques des Antilles néerlandaises et du Canada.

Note 1:

Les points sur toute route peuvent être omis lors de tout ou partie des vols, au choix des entreprises de transport aérien désignées.

Note 2:

La date de l'établissement d'un service aérien entre le Canada et les Antilles néerlandaises est soumise à une entente entre les autorités aéronautiques après consultations entre les entreprises de transport aérien désignées.

L'inauguration d'un tel service sera considérée par les autorités susmentionnées lorsque le trafic régulier en provenance et à destination du Canada et des Antilles néerlandaises sera jugé suffisant pour justifier l'établissement dudit service par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 21, eerste lid, in werking treden op de datum die wordt bepaald in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

Zij worden ingevolge artikel 21, tweede lid, voorlopig toegepast vanaf 17 juni 1974.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 21, derde lid, gelden voor Nederland en de Nederlandse Antillen.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb.* H 165. Voor de vertaling in het Nederlands van het Verdrag, zoals bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, zie *Trb.* 1973, 109. Voor een overzicht van de wijzigingen van het Verdrag zie rubriek J van *Trb.* 1973, 109.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel 12, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de negende oktober 1974.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
M. VAN DER STOEL.