

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1991 Nr. 53

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek  
Guinee inzake luchtvervoer, met bijlage;  
Conakry, 10 januari 1991*

B. TEKST

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Guinée  
relatif au transport aérien**

Préambule

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République de Guinée dénommés ci-après les Parties Contractantes:

- Désireux de favoriser le développement des transports aériens réguliers entre et au-delà de leurs territoires et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

- Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

- Désireux d'assurer le mieux possible la sûreté des aéronefs civils, leurs passagers et leurs équipages;

- Désireux de réactualiser l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République de Guinée et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas fait à Conakry, le 9 mars 1960.

Sont convenus de ce qui suit:

## Article 1

*Définitions*

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf dispositions contraires:

a) Le terme «La Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et embrasse toute annexe et toute modification adoptées conformément aux articles 90 et 94 de cette Convention, et approuvées par les Parties Contractantes.

b) L'expression «Autorités Aéronautiques» signifie en ce qui concerne la République de Guinée, le Ministère chargé de l'Aviation Civile et en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministère ou des fonctions analogues.

c) Le mot «Territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

d) L'expression «services agréés» signifie les services aériens internationaux concernant le transport de passagers, bagages et/ou marchandises et/ou courrier réguliers sur les routes spécifiées au tableau de routes.

e) L'expression «entreprise désignée» s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour l'exploitation des services agréés.

f) Les expressions «services aériens», «service aérien international», et «escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.

g) L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés à l'entreprise de transport aérien pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

h) Les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» s'entendent au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

## Article 2

*Exercice des droits accordés*

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante les droits suivants:

- 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 en services agréés afin d'y embarquer ou d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne doit être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens désignée 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 3

#### *Désignation des instruments*

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation des services aériens internationaux par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités conformément aux dispositions de la Convention.

### Article 4

#### *Retrait ou suspension d'autorisation*

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 1 de l'article 2 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de

transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord lorsque:

a) elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou que

b) cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que

c) cette entreprise n'observe pas les conditions prescrites par le présent Accord.

3. A moins que le retrait ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation prévue à l'article 8 avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 9.

## Article 5

### *Exemptions douanières*

1. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie Contractante assurant un service international ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services aériens:

a) Les provisions de bord de toute origine prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les Autorités de ladite Partie Contractante et embarquées sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante assurant un service international même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire.

En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

## Article 6

### *Respect des lois et règlements*

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs assurant un service international, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront également et sans distinction de nationalité aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante, et qui restent au terrain de l'aéroport réservé à cette fin, ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié à l'exception des mesures de sûreté contre les actes de violence et de piraterie. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

## Article 7

### *Validité des certificats de navigabilité*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des services agréés pourvu que ces certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant, le droit de ne

pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante, au cas où ces brevets et licences ne seraient pas conformes aux normes établis en vertu de la Convention.

## Article 8

### *Modifications et amendements*

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Cette consultation commencera au plus tard dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

3. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord, décidée lors des consultations prévues au paragraphe 1 du présent article, sera convenue par écrit entre les Autorités Aéronautiques et prendra effet immédiatement.

## Article 9

### *Règlement de différends*

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 8, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur la demande d'une des Parties Contractantes à un Tribunal arbitral.

2. Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de soixante jours à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du différend, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'abord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix.

Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant, dans tous les cas, considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

6. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

## Article 10

### *Tarifs*

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise désignée pour le transport aérien à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront établis à des taux raisonnables.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, convenus entre les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus pour le transport entre les territoires des deux Parties Contractantes seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4. Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des Autorités Aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière au paragraphe 3, les Autorités Aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif, mais au maximum pour une période de douze mois.

#### Article 11

##### *Transfert des excédents de recettes*

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à vendre des services de transports aériens sur le territoire des deux Parties Contractantes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent.

2. Les entreprises désignées des Parties Contractantes sont habilitées à transférer à leur territoire les excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de vente. Ces montants nets transférables comprennent les revenus des ventes effectuées directement ou par l'intermédiaire d'un agent, des services de transports aériens et des services supplémentaires ou auxiliaires.

3. De tels transferts seront effectués conformément à la réglementation en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante et aux taux de change officiels applicables.

#### Article 12

##### *Programmes d'exploitation*

Les programmes d'exploitation de l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante, comportant notamment les types d'aéronefs, la nature des transports, les fréquences des services et les horaires de vols, devront être soumis pour approbation aux Autorités de l'autre Partie Contractante au moins 30 jours avant le début de l'exploitation. Toute modification éventuelle, y compris les programmes de vols spéciaux, devra être aussi signalée dans un délai raisonnable aux dites autorités.

#### Article 13

##### *Traitement équitable*

1. Les redevances imposées dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas différentes de celles qui sont imposés aux aéronefs d'une entreprise de transports aériens nationale qui assure des services internationaux analogues.



2. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera sa propre entreprise ou toute autre entreprise de transports aériens au détriment d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application ni de la réglementation douanière, d'immigration et de quarantaine et de toutes autres réglementations analogues, ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et installations connexes qui sont sous son contrôle.

#### Article 14

##### *Sûreté de l'aviation civile*

1. Les Parties Contractantes s'accorderont, sur demande, toute aide nécessaire afin de prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et/ou équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que tout autre menace à la sûreté de l'aviation civile.

2. Les Parties Contractantes réaffirment leurs obligations découlant de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation dans la mesure où les Conventions et Accords susmentionnés lient les Parties Contractantes.

3. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et/ou équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'aideront mutuellement en facilitant les communications et l'application des autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et sans danger, à l'incident ou au risque d'incident.

#### Article 15

##### *Dénonciation*

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification doit être faite en même temps à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Le présent Accord cessera d'avoir effet douze mois au moins à partir du jour où l'autre Partie Contractante en aura reçu la notification, sauf au cas où cette notification aura été révoquée de commun accord avant l'échéance du délai susdit.

Au cas où l'autre Partie Contractante omettrait d'en accuser réception, la notification sera considérée parvenue à son adresse quatorze jours après la réception de cette notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 16

##### *Enregistrement*

Le présent Accord et son Annexe ainsi que les modifications y relatives seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.).

#### Article 17

##### *Entrée en vigueur*

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur à partir d'une date à fixer par un échange de notes constatant que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes auront été accomplies.

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, l'Accord ne s'appliquera qu'au territoire en Europe.

EN FOI DE QUOI les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Conakry, le 10 janvier 1991, en deux exemplaires en langue française.

*Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,*

(s.) E. H. VAN AS

*Pour le Gouvernement de la République de Guinée,*

(s.) EL HADJ MAMADY CAMARA

---

## ANNEXE

I. *Routes Guinéennes*

Conakry - deux points à choisir entre Bissau, Banjul, Dakara, Las Palmas, Lisbonne - Amsterdam - Berlin - Bucharest, dans les deux directions.

II. *Routes des Pays-Bas*

Amsterdam - deux points à choisir entre Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau - Conakry - Monrovia et/ou Freetown dans les deux directions.

III. 1. Une entreprise désignée pourra omettre l'un quelconque des points spécifiés au tableau de routes, à l'exception des points sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Une entreprise désignée pourra desservir les escales sur les services agréés dans un ordre quelconque.

3. Une entreprise désignée pourra faire escale en un ou plusieurs points autres que ceux spécifiés au tableau de routes; toutefois aucun droit de trafic ne sera exercé entre ce ou des points et le territoire de l'autre Partie Contractante sans autorisation spécifique de cette Partie.

---

C. VERTALING**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Guinee inzake luchtvervoer****Preambule**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Guinee, hierna te noemen de „Overeenkomstsluitende Partijen”;

– Geleid door de wens de ontwikkeling van het geregelde luchtvervoer tussen en voorbij hun grondgebieden te bevorderen en de internationale samenwerking op dat gebied in de ruimst mogelijke zin voort te zetten;

– Geleid door de wens op dat vervoer de beginselen en de bepalingen toe te passen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

– Geleid door de wens zo goed mogelijk zorg te dragen voor de veiligheid van de burgerluchtvaartuigen, de passagiers en de bemanningen ervan;

– Geleid door de wens te komen tot een aanpassing van de Overeenkomst inzake het luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Guinee, ondertekend te Conakry op 9 maart 1960,

Zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1*****Begripsomschrijvingen***

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

a. „het Verdrag”: het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, waaronder tevens wordt begrepen iedere bijlage en iedere wijziging aanvaard overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van bedoeld Verdrag en goedgekeurd door de Overeenkomstsluitende Partijen.

b. „luchtvaartautoriteiten”: wat de Republiek Guinee betreft, het ministerie belast met de burgerluchtvaart en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister belast met de burgerluchtvaart, of, in beide gevallen, iedere persoon of instelling bevoegd tot het vervullen van de functies die momenteel worden uitgeoefend door bedoeld ministerie of van overeenkomstige functies.

c. „grondgebied”: zoals is omschreven in artikel 2 van het Verdrag.

d. „overeengekomen diensten”: de geregelde internationale luchtdiensten betreffende het vervoer van passagiers, bagage en/of vracht en/of post op de routes omschreven in de routetabel.

e. „aangewezen maatschappij”: iedere luchtvaartmaatschappij die door één van de Overeenkomstsluitende Partijen is aangewezen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 van deze Overeenkomst, voor het exploiteren van de overeengekomen diensten.

f. „luchtdiensten”, „internationale luchtdienst” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”: dat wat er onder wordt verstaan in artikel 96 van het Verdrag.

g. „tarief”: de prijzen die moeten worden betaald aan de luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht, alsmede de hieraan verbonden voorwaarden, met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden betreffende het vervoer van postzendingen.

h. „boorduitrusting”, „boordvoorraad” en „reserve-onderdelen”: dat wat er onder wordt verstaan in de begripsomschrijvingen in Bijlage 9 bij het Verdrag.

## Artikel 2

### *Uitoefening van de verleende rechten*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten:

a. over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder er te landen;

b. op bedoeld grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden, en

c. bij overeengekomen diensten op bedoeld grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen enkele bepaling van het eerste lid van dit artikel mag zo worden uitgelegd dat daardoor aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één van de Overeenkomstsluitende Partijen het recht wordt verleend om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen en deze tegen vergoeding of op basis van een huurcontract te vervoeren naar een ander punt op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 3

*Aanwijzing*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij onverwijld, onverminderd de bepalingen van deze Overeenkomst, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij de passende exploitatievergunningen.

3. De luchtvaartautoriteiten van één van de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het bewijs levert dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die op het gebied van de exploitatie van de internationale luchtdiensten worden voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, door de genoemde autoriteiten worden toegepast.

## Artikel 4

*Intrekking of opschorting van de vergunning*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen bedoeld in het eerste lid van artikel 2 niet te verlenen, wanneer bedoelde Overeenkomstsluitende Partij er niet van overtuigd is dat een overwegend deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de rechten, omschreven in artikel 2 van deze Overeenkomst, door de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, wanneer:

a. zij er niet van overtuigd is dat een overwegend deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, of

b. deze maatschappij zich niet heeft gehouden aan de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten heeft verleend, of

c. deze maatschappij de voorwaarden omschreven in deze Overeenkomst niet in acht neemt.

3. Tenzij het intrekken of het opschorten noodzakelijk is om nieuwe inbreuken op bedoelde wetten en voorschriften te voorkomen, kan een zodanig recht niet worden uitgeoefend dan na het in artikel 8 bedoelde overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien dit overleg geen resultaat heeft, wordt overgegaan tot arbitrage overeenkomstig artikel 9.

## Artikel 5

### *Vrijstelling van douanerechten*

1. De luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij waarmee een internationale dienst wordt uitgevoerd alsmede hun normale uitrusting, hun reserves aan motorbrandstoffen en smeermiddelen en hun boordvoorraden, (met inbegrip van proviand, dranken en tabak) zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke rechten of heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met uitzondering van de heffingen en belastingen die behoren bij de luchtdiensten, worden van bovenbedoelde rechten en belastingen tevens vrijgesteld:

a. Boordvoorraden van iedere oorsprong die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen de door de autoriteiten van bedoelde Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde grenzen, aan boord zijn genomen van de een internationale dienst uitvoerende luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b. Reserve-onderdelen die op het grondgebied van één van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn ingevoerd voor het onderhoud of de reparatie van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij waarmee een internationale dienst wordt uitgevoerd;

c. Motorbrandstoffen en smeermiddelen bestemd voor de bevoorrading van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij waarmee een internationale dienst wordt uitgevoerd, zelfs wanneer deze voorraden moeten worden gebruikt op het trajectgedeelte dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop deze aan boord zijn genomen.

3. De normale boorduitrusting alsmede het materiaal en de voorraden die zich bevinden aan boord van de luchtvaartuigen van een

Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden uitgeladen dan met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied.

In dat geval kunnen zij onder toezicht van bedoelde autoriteiten worden verplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of totdat hiervoor een douaneverklaring is opgesteld.

## Artikel 6

### *Het nakomen van de wetten en voorschriften*

1. De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbend op de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen waarmee een internationale dienst wordt uitgevoerd, of betrekking hebbend op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun aanwezigheid binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn eveneens en zonder onderscheid naar nationaliteit van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De passagiers, de bemanningsleden en de verladers van vracht dienen, hetzij persoonlijk hetzij door tussenkomst van een derde handelende in hun naam en voor hun rekening, zich te houden aan de wetten en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij de binnenkomst, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden, vracht en postzendingen, zoals die welke van toepassing zijn op de binnenkomst, de uitreisformaliteiten, de immigratie, de douane en de uit de gezondheidsvoorschriften voortvloeiende maatregelen.

3. De passagiers die op doorreis zijn door het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die op het daartoe bestemde terrein van de luchthaven blijven, worden slechts onderworpen aan een zeer eenvoudige controle, met uitzondering van veiligheidsmaatregelen tegen gewelddadigheden en kaping. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## Artikel 7

### *Geldigheid van de bewijzen van luchtwaardigheid*

1. De bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard door één van de Overeenkomstsluitende Partijen en niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits deze bewijzen en



vergunningen zijn afgegeven of geldig verklaard overeenkomstig de normen vastgesteld krachtens het Verdrag.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om, wat betreft het vliegen boven haar eigen grondgebied, de bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn afgegeven door de andere Overeenkomstsluitende Partij, niet als geldig te erkennen indien deze bewijzen en vergunningen niet in overeenstemming zijn met de normen vastgesteld krachtens het Verdrag.

## Artikel 8

### *Wijzigingen*

1. Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter zake van de uitlegging, de toepassing of de wijziging van deze Overeenkomst.

2. Dit overleg begint na uiterlijk zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek.

3. De wijzigingen op deze Overeenkomst waartoe mocht worden besloten, worden van kracht na bevestiging hiervan door een notawisseling langs diplomatieke weg.

4. Iedere wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe wordt besloten tijdens het overleg bedoeld in het eerste lid van dit artikel, wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en wordt met onmiddellijke ingang van kracht.

## Artikel 9

### *Regeling van geschillen*

1. Indien een geschil met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst niet blijkt te kunnen worden geregeld overeenkomstig het bepaalde in artikel 8, hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten hetzij tussen de Regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt het op verzoek van één van de Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht.

2. Dit scheidsgerecht bestaat uit drie leden. Elk der beide Regeringen wijst een scheidsman aan; deze beide scheidsmannen wijzen in overleg een onderdaan van een derde Staat aan als voorzitter.

Indien binnen zestig dagen na de datum waarop één van beide Regeringen heeft voorgesteld het geschil door middel van arbitrage te regelen, de beide scheidsmannen niet zijn aangewezen, of indien

tijdens de daaropvolgende maand de scheidsmannen niet in overleg een voorzitter hebben aangewezen, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken over te gaan tot de noodzakelijke aanwijzingen.

3. Het scheidsgerecht beslist met meerderheid van stemmen indien het geschil niet in der minne kan worden geregeld.

Voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen, stelt het scheidsgerecht zelf zijn procedurebeginselen vast en bepaalt het waar het zijn zetel zal hebben.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan de voorlopige maatregelen die mochten worden voorgeschreven hangende de procedure alsmede aan de beslissing van het scheidsgerecht, die in alle gevallen als bindend wordt beschouwd.

5. Indien één van de Overeenkomstsluitende Partijen zich niet houdt aan de beslissingen van de scheidsmannen, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang eerstbedoelde Partij in gebreke blijft, de rechten en voorrechten die zij krachtens deze Overeenkomst had toegekend aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij, beperken, opschorten of herroepen.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij betaalt de vergoeding van haar scheidsman en de helft van de vergoeding van de aangewezen voorzitter.

## Artikel 10

### *Tarieven*

1. De tarieven die moeten worden toegepast door een maatschappij die is aangewezen voor het luchtvervoer naar of vanaf het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden vastgesteld op een redelijk niveau.

2. De tarieven genoemd in het eerste lid van dit artikel worden, indien mogelijk, overeengekomen tussen de aangewezen maatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, na raadpleging van de andere maatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren; de maatschappijen moeten, voor zover mogelijk, deze overeenstemming bereiken met gebruikmaking van de door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) bepaalde procedure voor de vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven voor het vervoer tussen de grondgebieden van de beide Overeenkomstsluitende Partijen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de

beide Overeenkomstsluitende Partijen ten minste zestig (60) dagen vóór de voorziene datum van inwerkingtreding. In bijzondere gevallen kan deze termijn worden bekort, op voorwaarde dat bedoelde autoriteiten ermee instemmen.

4. Bedoelde goedkeuring kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien noch de ene noch de andere luchtvaartautoriteit binnen dertig dagen na de datum waarop de tarieven zijn voorgelegd overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, heeft verklaard er niet mee in te stemmen, worden bedoelde tarieven geacht te zijn goedgekeurd. In geval van bekorting van de termijn zoals bedoeld in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen dient te worden medegedeeld dat zij niet instemmen met de tarieven, korter is dan dertig (30) dagen.

5. Ieder tarief dat is vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijft geldig totdat een nieuw tarief is vastgesteld, doch ten hoogste voor een periode van twaalf maanden.

#### Artikel 11

##### *Overbrenging van het batig saldo*

1. De aangewezen maatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht luchtvervoersdiensten te verkopen op het grondgebied van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij door tussenkomst van een agent.

2. De aangewezen maatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht om het op het grondgebied van verkoop behaalde batig saldo van opbrengsten en uitgaven over te brengen naar hun eigen grondgebied. Deze over te brengen netto bedragen omvatten de opbrengsten van de rechtstreeks dan wel door tussenkomst van een agent verkochte luchtvervoersdiensten en aanvullende of bijkomende diensten.

3. Dergelijke overbrengingen geschieden overeenkomstig de voorschriften die van kracht zijn op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij en tegen de geldende officiële wisselkoersen.

#### Artikel 12

##### *Exploitatieprogramma's*

De exploitatieprogramma's van de aangewezen maatschappij van iedere Overeenkomstsluitende Partij, waarin met name zijn aangegeven de typen luchtvaartuigen, de aard van het vervoer, de frequenties van de diensten en de vluchttijden, dienen ter goedkeuring aan de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden

voorgelegd ten minste 30 dagen voor het begin van de exploitatie. Iedere eventuele wijziging, met inbegrip van de programma's voor speciale vluchten, dient eveneens aan bedoelde autoriteiten te worden doorgegeven binnen een redelijke termijn.

### Artikel 13

#### *Billijke behandeling*

1. De heffingen die op het grondgebied van de een of de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij verschillen niet van de heffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale diensten verricht.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik van luchthavens, en luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

### Artikel 14

#### *Veiligheid van de burgerluchtvaart*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar, op verzoek, iedere nodige hulp ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en van alle andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, hun passagiers en/of bemanningen, de luchthavens en de luchtvaartvoorzieningen, alsmede iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun verplichtingen die voortvloeien uit de Overeenkomst inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 alsmede het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, alsmede iedere andere multilaterale overeenkomst betreffende de veiligheid van de luchtvaart voor zover

de Overeenkomstsluitende Partijen door bovenbedoelde verdragen en overeenkomsten zijn gebonden.

3. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen, of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, hun passagiers en/of bemanningen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen en de toepassing van andere passende maatregelen bedoeld om op snelle en veilige wijze aan het voorval, of de dreiging daarvan, een einde te maken, te vergemakkelijken.

#### Artikel 15

##### *Opzegging*

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis stellen van haar verlangen deze Overeenkomst op te zeggen. Een dergelijke kennisgeving dient tegelijkertijd te worden gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn ten minste twaalf maanden na de datum waarop de andere Overeenkomstsluitende Partij de kennisgeving heeft ontvangen, behalve indien deze kennisgeving in onderling overleg wordt herroepen vóór het verstrijken van deze periode.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst ervan te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht op haar adres te zijn aangekomen veertien dagen na de ontvangst van deze kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 16

##### *Registratie*

Deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij, alsmede alle daarop betrekking hebbende wijzigingen, worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

#### Artikel 17

##### *Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast zodra deze is ondertekend en treedt in werking met ingang van een datum die wordt vastgesteld in een notawisseling waarin wordt medegedeeld dat de

formaliteiten voorgeschreven door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, zijn vervuld.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied in Europa.

TEN BLIJKE WAARVAN de gevolmachtigde ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend en hebben voorzien van hun zegel.

GEDAAN te Conakry, 10 januari 1991, in twee exemplaren in de Franse taal.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,*

(w.g.) E. H. VAN AS

*Voor de Regering van de Republiek Guinee,*

(w.g.) EL HADJ MAMADY CAMARA

---

## BIJLAGE

I. *Guinese routes*

Conakry – twee punten te kiezen tussen Bissau, Banjul, Dakar, Las Palmas, Lissabon – Amsterdam – Berlijn – Boekarest, in beide richtingen.

II. *Nederlandse routes*

Amsterdam – twee punten te kiezen Casablanca, Las Palmas, Sal, Banjul, Bissau – Conakry – Monrovia en/of Freetown, in beide richtingen.

III. 1. Een aangewezen maatschappij kan een van de in de routetabel genoemde punten niet aandoen, met uitzondering van de punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Een aangewezen maatschappij kan de punten in overeengekomen diensten in willekeurige volgorde aandoen.

3. Een aangewezen maatschappij kan een of meer andere punten aandoen dan die zijn genoemd in de routetabel; tussen dit punt of deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kunnen geen vervoersrechten worden uitgeoefend zonder uitdrukkelijke toestemming van bedoelde Partij.

---

#### D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 17, eerste lid, in werking treden op een datum die wordt vastgesteld in een notawisseling waarin wordt medegedeeld dat de formaliteiten voorgeschreven voor de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen zijn vervuld.

Ingevolge artikel 17, eerste lid, wordt de Overeenkomst voorlopig toegepast vanaf 10 januari 1991.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 17, tweede lid, alleen voor Nederland gelden.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst bekendgemaakt in *Stb.* H 165. De vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, is geplaatst in *Trb.* 1973, 109; laatstelijk 1985, 45.

Van de op 9 maart 1960 te Conakry tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Guinea inzake het luchtvervoer, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1960, 43; zie ook *Trb.* 1960, 146.

Van het op 14 december 1963 te Tokio tot stand gekomen Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1964, 115 en de vertaling in *Trb.* 1964, 186; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 113.

Van het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 50; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 114.



Van het op 23 september 1971 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de burgerluchtvaart, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, tweede lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 218; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 115.

Uitgegeven de *achtentwintigste* maart 1991.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H. VAN DEN BROEK

