

67 (2005) Nr. 1

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 2005 Nr. 167**

---

---

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, voor Aruba, en de  
Regering van Canada inzake luchtvervoer;  
(met bijlagen)  
Oranjestad, 16 februari 2005*

B. TEKST**Agreement between the Kingdom of the Netherlands in respect of  
Aruba and the Government of Canada on Air Transport**

<b>Article</b>	<b>Title</b>
I	Definitions
II	Grant of Rights
III	Change of Aircraft
IV	Designation
V	Authorization
VI	Withholding, Revocation and Limitation of Authorization
VII	Application of Laws
VIII	Safety Standards, Certificates and Licences
IX	Aviation Security
X	Use of Airports and Aviation Facilities
XI	Capacity
XII	Statistics
XIII	Customs Duties and Other Charges
XIV	Tariffs
XV	Sales and Transfer of Funds
XVI	Taxation
XVII	Airline Representatives
XVIII	Ground Handling
XIX	Smoking Ban
XX	Applicability to Non-scheduled Flights
XXI	Consultations
XXII	Modification of Agreement
XXIII	Settlement of Disputes
XXIV	Termination
XXV	Registration with ICAO
XXVI	Multilateral Conventions
XXVII	Entry into Force
XXVIII	Titles

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands in respect of  
Aruba and the Government of Canada on Air Transport**

The Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba  
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,

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba et le  
gouvernement du Canada concernant le transport aérien**

<b>Article</b>	<b>Titre</b>
I	Définitions
II	Octroi des droits
III	Rupture de charge
IV	Désignation
V	Autorisation
VI	Rétention, révocation et limitation de l'autorisation
VII	Application des lois
VIII	Normes de sécurité, certificats, brevets et licences
IX	Sûreté de l'aviation
X	Utilisation des aéroports et autres installations
XI	Capacité
XII	Statistiques
XIII	Droits de douane et autres frais
XIV	Tarifs
XV	Ventes et transfert de fonds
XVI	Taxation
XVII	Représentants d'entreprises de transport aérien
XVIII	Services au sol
XIX	Vols de non-fumeurs
XX	Applicabilité aux services nolisés
XXI	Consultations
XXII	Modification de l'Accord
XXIII	Règlement des différends
XXIV	Dénonciation
XXV	Enregistrement auprès de l'OACI
XXVI	Conventions multilatérales
XXVII	Entrée en vigueur
XXVIII	Titres

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba et le  
gouvernement du Canada concernant le transport aérien**

Le Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba

et

le Gouvernement du Canada,

ci-après dénommés les «Parties contractantes»,

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation,

Recognizing the importance of international air transportation in promoting trade, tourism and investment,

Desiring to promote their interests in respect of international air transportation,

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention and replacing the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada, done at Ottawa on the 17<sup>th</sup> day of June, 1974, as regards air transport services between Canada and Aruba,

Have agreed as follows:

## Article I

### *Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

a) "Aeronautical authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency and, in the case of the Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba, the Minister of Tourism and Transport and the Department of Civil Aviation of Aruba or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

c) "Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to any Annex;

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

e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

f) "Change of Aircraft" refers to the operation of one of the agreed services in such a way that one section of the route is flown by a different aircraft from that used on another section;

g) "Territory" in the case of Canada has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and in the case of the Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba, the land area of Aruba and the territorial waters adjacent thereto; and

Désirant assurer le plus haut degré de sûreté et de sécurité au transport aérien international,

Reconnaissant l'importance du transport aérien international pour le commerce, le tourisme et le développement économique,

Désirant promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien international,

Désirant conclure un accord sur le transport aérien en sus de ladite Convention, en remplacement de l'Accord sur le transport aérien conclu entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada, fait à Ottawa le 17 juin 1974, eu égard aux services de transport aérien entre le Canada et Aruba,

Sont convenus de ce qui suit:

#### Article premier

##### *Définitions*

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

a) «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports et l'Office des Transports du Canada et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba, le Ministre du Tourisme et des Transports et le ministère de l'Aviation civile d'Aruba ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdites autorités;

b) «services convenus» signifie les services aériens réguliers pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées au présent Accord;

c) «Accord» signifie le présent Accord, toute annexe qui y est jointe, et toute modification au présent Accord ou à toute annexe;

d) «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention, conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

e) «entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles IV et V du présent Accord;

f) «rupture de charge» signifie l'exploitation d'un des services convenus d'une manière telle qu'une partie de la route est exploitée par un aéronef différent de celui qui est utilisé pour une autre partie;

g) «territoire», dans le cas du Canada a la signification que lui attribue l'article 2 de la Convention; et dans le cas du Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba, les zones terrestres d'Aruba et les eaux territoriales y adjacentes; et

h) “Air services”, “International air service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” have the meaning assigned to them in Article 96 of the Convention.

## Article II

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by that other Contracting Party:

- a) The right to fly without landing across its territory;
- b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and
- c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article.

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

## Article III

### *Change of Aircraft*

1. A designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft at any point or points in the territory of the other Contracting Party or at any intermediate point or points in third countries on the routes specified in this Agreement provided that:

- a) a designated airline shall not provide, or represent itself by advertisement or otherwise as providing, any service other than an agreed service on the routes specified in this Agreement;
- b) where an agreed service involves a change of aircraft, the operator of the aircraft and the aircraft type shall be identified in all trans-

h) «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur attribuent l'article 96 de la Convention.

## Article II

### *Octroi des droits*

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

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;
- c) dans la mesure prévue au présent Accord, le droit d'atterrir sur son territoire, dans l'exploitation des routes spécifiées au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées conformément à l'article IV du présent Accord, jouissent également des droits spécifiés aux alinéas 1a) et 1b) du présent article.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent article n'est considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

## Article III

### *Rupture de charge*

1. Une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut effectuer une rupture de charge à tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou à tout point ou tous points intermédiaires dans un pays tiers sur les routes spécifiées dans le présent Accord si les conditions suivantes sont réunies:

- a) l'entreprise de transport aérien désignée ne fournit pas de service autre qu'un service convenu sur les routes spécifiées dans le présent Accord et ne se présente pas comme exploitant un tel service dans sa publicité ou autrement;
- b) lorsqu'un service convenu comprend une rupture de charge, l'exploitant de l'aéronef et le type d'aéronef sont identifiés dans tous les

portation documents, service schedules, timetables, computer reservation systems, electronic displays and any other public advertising of the air service;

c) the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate in connection with the aircraft on the nearer sector for the purpose of providing continuous transportation through the point of change and, for own-aircraft operations, the capacity provided on the more distant sector shall be determined with primary reference to this purpose;

d) where a designated airline of one Contracting Party makes a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party with its own aircraft, and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, the number of flights on the sector of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall not exceed the number of flights on the nearer sector, unless specifically provided for in this Agreement or otherwise authorized by the aeronautical authorities of that other Contracting Party; and

e) all operations involving change of aircraft shall be conducted in conformity with the capacity provisions of this Agreement.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall:

a) not restrict the right of a designated airline to change aircraft in the territory of the Contracting Party designating that airline; and

b) not allow a designated airline of one Contracting Party to station its own aircraft in the territory of the other Contracting Party for the purpose of change of aircraft.

#### Article IV

##### *Designation*

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement for that Contracting Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated.

#### Article V

##### *Authorization*

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV of this Agreement, the aeronautical authorities of the

documents de transport, les indicateurs, les horaires, les systèmes de réservation informatisés, les systèmes d'affichage électronique et toute autre publicité concernant le service aérien;

c) l'aéronef qui est utilisé dans le secteur le plus éloigné du territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien est exploité en correspondance avec celui utilisé dans le secteur plus proche dans le but d'assurer un transport direct via le point où s'effectue la rupture de charge, et, dans le cas d'une entreprise exploitant son propre aéronef, la capacité fournie dans le secteur le plus éloigné est établie en tenant compte principalement de ce but;

d) lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante effectue une rupture de charge dans le territoire de l'autre Partie contractante en utilisant son propre aéronef, et que plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de rupture, le nombre de vols dans le secteur de la route le plus éloigné du territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien n'excède pas le nombre de vols dans le secteur plus proche, à moins que le présent Accord n'en fasse mention ou que les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante ne l'autorisent;

e) tous les vols comportant une rupture de charge sont effectués conformément aux dispositions du présent Accord portant sur la capacité.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne doivent pas:

a) interdire à une entreprise de transport aérien désignée d'effectuer une rupture de charge sur le territoire de la Partie contractante qui désigne cette entreprise;

b) permettre à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante de positionner son propre aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante dans le but d'effectuer une rupture de charge.

#### Article IV

##### *Désignation*

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le présent Accord pour cette Partie contractante, et de retirer cette désignation ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle précédemment désignée.

#### Article V

##### *Autorisation*

1. Dès réception d'un avis de désignation ou de substitution émis aux termes de l'article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de

other Contracting Party shall, consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, issue without delay to the airline or airlines so designated the required authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

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

## Article VI

### *Withholding, Revocation and Limitation of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article V of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

a) in the event of failure by such airline to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights;

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

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 or both; and

d) in the event 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 or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Articles VIII or IX, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article XXI of this Agreement.

## Article VII

### *Application of Laws*

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

l'autre Partie contractante doivent, conformément aux lois et règlements de cette dernière, accorder sans délai à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception des autorisations en question, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, pourvu que l'entreprise de transport aérien se conforme aux dispositions du présent Accord.

#### Article VI

##### *Rétention, révocation et limitation de l'autorisation*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article V du présent Accord à l'égard de l'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 lois et règlements appliqués normalement par les autorités de la Partie contractante accordant les droits;

b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante accordant les droits;

c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle 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 ses ressortissants;

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 des infractions aux lois et règlements susmentionnés, ou que la sécurité et la sûreté n'exigent d'en prendre conformément aux dispositions des articles VIII et IX, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations entre les autorités aéronautiques, conformément à l'article XXI du présent Accord.

#### Article VII

##### *Application des lois*

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs doivent être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew and cargo (such as regulations relating to entry, clearance, transit, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of such passengers, crew and cargo upon transit of, admission to, departure from and while within the said territory. In the application of such laws and regulations, a Contracting Party shall, under similar circumstances, accord to the designated airline or airlines of the other Contracting Party treatment no less favourable than that accorded to its own or any other airline engaged in similar international air services.

#### Article VIII

##### *Safety Standards, Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve 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 or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article XXI of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de séjour ou de départ de son territoire, de passagers, équipages et marchandises (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, de sûreté de l'aviation, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) doivent être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, et par lesdits passagers, équipages et cargo, ou pour leur compte, durant leur transit, entrée, sortie et séjour à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante. En application de ces lois et règlements, une Partie contractante doit, dans des circonstances semblables, accorder à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des conditions non moins favorables à celles que la première Partie contractante accorde à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de ce genre assurant des services aériens internationaux similaires.

#### Article VIII

##### *Normes de sécurité, certificats, brevets et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de 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 délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, l'autre Partie contractante pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques de la première Partie contractante et les siennes, conformément à l'article XXI du présent Accord, afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

3. Des consultations relatives aux normes et exigences en matière de sécurité maintenues et administrées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en ce qui a trait aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs, et à l'exploitation d'entreprises de

of receipt of a request from either Contracting Party. If, after fifteen (15) days from the date of the request for consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within a reasonable time shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

4. When immediate action is essential to the safety of airline operations, the aeronautical authorities of one Contracting Party may withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

## Article IX

### *Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their pas-

transport aérien désignées sont tenues au plus tard quinze (15) jours suivant la réception d'une demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Si, quinze (15) jours après la date de demande de consultations, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont d'avis que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'assurent pas efficacement le maintien et l'application de normes et d'exigences en matière de sécurité dans ces domaines qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les informent des mesures qu'elles jugent nécessaires afin que ces normes minimales soient respectées. Si toutefois les mesures correctives pertinentes ne sont pas prises dans un délai raisonnable, cette situation constituera des motifs de rétention, de révocation, de suspension ou d'imposition de conditions aux autorisations accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

4. Lorsqu'il est essentiel qu'une mesure immédiate soit prise pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent retenir, révoquer, suspendre ou imposer des conditions aux autorisations accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

#### Article IX

##### *Sûreté de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des

sengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principle place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly, each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communica-

aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. En conséquence, chaque Partie contractante prévient l'autre Partie contractante de toute divergence entre sa réglementation nationale, ses pratiques et les normes se rapportant à la sûreté de l'aviation et des annexes précitées au présent paragraphe. Une Partie contractante, ou l'autre, peut, à tout moment, demander à consulter sur-le-champ l'autre Partie contractante au sujet de toute divergence de ce genre.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 ci-dessus et prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée, la sortie ou le séjour à l'intérieur de son territoire. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages, du fret, du courrier et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner dans un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante a le droit, sur préavis d'au moins soixante (60) jours (ou tout autre délai plus court convenu entre autorités aéronautiques) de faire ses propres évaluations, sur le territoire de l'autre Partie contractante, relativement aux mesures de sûreté prises ou prévues par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination ou en provenance de son territoire. Les arrangements administratifs nécessaires à la tenue de ces évaluations sont convenus entre les autorités aéronautiques et mis en oeuvre sans délai, de manière à ce que les évaluations soient effectuées expéditivement.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes doivent se prêter mutuel-

tions and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

## Article X

### *Use of Airports and Aviation Facilities*

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services shall be just and reasonable. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage discussions between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or where practicable, through airlines' representative organizations. Reasonable notice shall be given to users of any proposals for

lement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées, destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident, réel ou appréhendé.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs sérieux de penser que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander la tenue de consultations. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours de la réception de la demande qui est faite à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours du début des consultations, constitue un motif de retenir, révoquer, suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante. Lorsqu'un cas d'urgence le justifie, ou afin de prévenir d'autres inobservances des dispositions du présent article, la première Partie contractante peut prendre des mesures provisoires en tout temps.

#### Article X

##### *Utilisation des aéroports et autres installations de l'aviation*

1. Les aéroports, voies aériennes, services de contrôle aérien et de circulation aérienne, de sûreté de l'aviation ainsi que toutes autres installations et services connexes sont offerts sur le territoire d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables auxquelles ils sont offerts à toute entreprise de transport aérien assurant des services internationaux analogues au moment où sont pris les arrangements concernant leur utilisation.

2. L'établissement et la perception des droits et redevances exigés sur le territoire de l'une des Parties contractantes d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation d'aéroports, de voies aériennes, de services de contrôle aérien et de circulation aérienne, de sûreté de l'aviation et d'autres installations et services connexes doivent être équitables et raisonnables. De tels droits et redevances s'appliquant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante doivent être déterminés selon des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables dont jouit toute autre entreprise de transport aérien offrant des services internationaux analogues au moment où les droits et redevances sont exigés.

3. Chaque Partie contractante doit encourager la tenue de consultations entre ses autorités aéronautiques compétentes qui fixent les frais et les entreprises de transport aérien qui ont recours aux services et aux installations ou, dans la mesure du possible, par l'entremise d'organis-

changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

## Article XI

### *Capacity*

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

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers and cargo, including 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 principle 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.

5. Each designated airline of a Contracting Party shall be free to use its commercial judgement with respect to the capacity to be provided consistent with the principles set out in this Article. Neither Contracting Party or its aeronautical authorities may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Annex to the Agreement.

mes représentant ces entreprises. Un préavis raisonnable de tout projet de modification des frais d'utilisation doit être donné aux utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

#### Article XI

##### *Capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont toutes les mêmes occasions équitables d'offrir les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas nuire indûment à la bonne marche des services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins de transport aérien du public sur les routes spécifiées et leur objectif premier doit être l'offre, selon un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers et de marchandises, y compris du courrier, qui sont embarqués, ou chargés, et débarqués, ou déchargés, en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sont prises conformément au principe général voulant que la capacité soit établie en fonction:

- a) des exigences de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) des exigences de trafic dans les régions que l'entreprise de transport aérien traverse, en tenant compte des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région;
- c) des exigences de l'exploitation des opérations directes.

5. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent convenir de la capacité relative aux services convenus qui dépasse la capacité autorisée en vertu du présent Accord. Une Partie contractante ou ses autorités aéronautiques ne peut imposer unilatéralement des restrictions aux entreprises de transport désignées de l'autre Partie contractante en ce qui a trait à la capacité, à la fréquence ou au type d'aéronef utilisé en rapport avec les services offerts sur une route précisée dans l'Annexe de l'Accord.

## Article XII

*Statistics*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the initial origins and final destinations of the traffic.

2. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall maintain close contact with respect to the implementation of paragraph 1 of this Article including procedures for the provision of statistical information.

## Article XIII

*Customs Duties and Other Charges*

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from 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, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

2. The exemptions 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 a designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; and

c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

## Article XII

*Statistiques*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent, ou obligent leurs entreprises de transport aérien désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres pouvant être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris les statistiques concernant les points de départ et les destinations finales du trafic.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes gardent un rapport étroit concernant l'application des mesures du paragraphe 1 de cet article et les méthodes de transmission des relevés statistiques.

## Article XIII

*Droits de douane et autres frais*

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées 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 taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante;

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

#### Article XIV

##### *Tariffs*

1. For the purpose of this Article,

a) "Price" means any fare, rate or charge contained in tariffs (including frequent flyer plans or other benefits provided in association with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) and/or cargo (excluding mail) on scheduled air services and the conditions directly governing the availability or applicability of such fare, rate or charge but excluding general terms and conditions of carriage;

b) "General Terms and Conditions of Carriage" means those terms and conditions contained in tariffs which are broadly applicable to air transportation and not directly related to any price; and

c) the term "match" means the continuation or introduction, on a timely basis, of an identical or similar (but not lower) price.

2. Prices for carriage by the designated airline or airlines of one Contracting Party to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including the interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, prices of other airlines and other commercial considerations in the marketplace.

3. The prices referred to in paragraph 2 of this Article may be developed individually or, at the option of the designated airline or airlines, through coordination with each other or with other airlines. A designated airline shall be responsible only to its own aeronautical authorities for the justification of its prices.

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

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

4. Les bagages et la cargaison en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes sont exemptés de tarifs douaniers et autres charges semblables.

#### Article XIV

##### *Tarifs*

1. Pour les besoins de cet article,

a) «prix» désigne tout taux, frais ou charge dans les tarifs (incluant les régimes particuliers pour grands voyageurs ou les autres bénéficiaires offerts en association avec le transport aérien) pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou des marchandises (à l'exclusion du courrier) sur les services aériens réguliers et les conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels taux, frais ou charge, mais excluant les conditions générales de transport;

b) «conditions générales de transport» désigne les conditions de transport contenues dans les tarifs qui sont généralement applicables au transport aérien mais non directement reliées au prix;

c) le terme «égaler» désigne le droit de maintenir ou de fixer, en temps opportun, un prix identique ou similaire (mais non inférieur).

2. Les prix relatifs au transport offert par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes au départ ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, doivent être fixés à des niveaux raisonnables, eu égard à tous les facteurs pertinents, y compris les intérêts des utilisateurs, les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les prix des autres entreprises de transport aérien ainsi qu'aux autres considérations d'ordre commercial influant sur le marché.

3. Les prix dont fait état le paragraphe 2 du présent article peuvent être établis individuellement ou, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, coordonnés mutuellement ou avec d'autres entreprises de transport aérien. Une entreprise de transport aérien désignée ne doit justifier ses prix qu'auprès de ses propres autorités aéronautiques.

4. Each Contracting Party may require the filing with its aeronautical authorities by the designated airline or airlines of their prices for carriage between the territories of the Contracting Parties. Such filing, if required, shall be received by the aeronautical authorities at least one (1) day before the proposed effective date. Upon filing of the proposed prices, the designated airline shall be permitted to sell transportation on the agreed services at the filed price provided that all sales are for transportation commencing not earlier than the proposed effective date. A designated airline which has established a price individually shall, at the time of filing, ensure that the filed price is accessible to other designated airlines.

5. If the aeronautical authorities of one Contracting Party are dissatisfied with an existing or proposed price for carriage between the territories of the Contracting Parties, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline offering the price. Unless the aeronautical authorities of the other Contracting Party agree that an existing or proposed price is inconsistent with the principles of this Article, the price shall come into effect or continue in effect.

6. With respect to carriage between the territories of the Contracting Parties, the airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to match on a basis which would not be necessarily identical but would be broadly equivalent, any publicly available lawful price on scheduled services as well as retail prices charged on charter services. Prices which qualify as matching may be filed on not less than one day's notice.

7. Each Contracting Party may require the filing of prices for carriage between its territory and third countries in accordance with the regulations of its aeronautical authorities. If filing is required, the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be required to file such prices on any greater period of notice prior to the proposed effective date than that normally applicable to the airline or airlines of the Contracting Party requiring the filing, subject to a minimum of ten (10) days' notice, unless otherwise authorized by the aeronautical authorities.

8. The price to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third country shall not come into effect or remain in effect if the aeronautical authorities of that other Contracting Party are dissatisfied with it. In this regard, the price to be applied by a designated airline of one Contracting Party shall not be lower than the lowest price charged for scheduled international air services by the airline(s) of the other Con-

4. Chaque Partie contractante peut exiger que les prix concernant le transport entre les territoires des Parties contractantes soient déposés auprès de ses autorités aéronautiques par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées. De tels dépôts, lorsque requis, doivent être reçus par les autorités aéronautiques au moins un (1) jour avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Sur dépôt des prix proposés, une entreprise de transport aérien désignée est autorisée à vendre ses services de transports au prix déposé, pourvu que toutes les ventes visent des services de transport rendus après la date proposée. Une entreprise de transport désigné qui a établi un prix individuellement doit, au moment du dépôt, s'assurer que le prix déposé est accessible aux autres entreprises de transport aérien désignées.

5. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante sont insatisfaites d'un prix courant ou proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées concernées. À moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conviennent qu'un prix en vigueur ou proposé est incompatible avec les principes énoncés dans le présent article, le prix entre ou demeure en vigueur.

6. En ce qui a trait au transport entre les territoires des Parties contractantes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent évaluer tout prix licite offert au public relativement aux services réguliers, sur une base qui serait à peu près équivalente sur le plan des routes, des conditions applicables et du service habituel ainsi que des prix de détail chargés sur les vols nolisés. Les prix de transport qui sont jugés équivalents peut être déposés sur un avis non moins inférieur à un (1) jour.

7. Chaque Partie contractante peut exiger que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dépose les prix de transport entre son territoire et celui d'un pays tiers, conformément aux règlements pris par ses autorités aéronautiques. Si le dépôt est requis, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas tenus à une période d'avis plus longue avant la date proposée pour l'entrée en vigueur de ces prix que celle normalement applicable à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante qui exige le dépôt, sous réserve d'un avis minimal de dix (10) jours, sauf si les autorités aéronautiques autorisent un autre délai.

8. Le prix applicable par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un pays tiers ne doit pas entrer ou demeurer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne sont pas satisfaites. À cette fin, le prix applicable par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peut être inférieur au prix le plus bas chargé

tracting Party in that market, unless otherwise authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

9. Subject to paragraph 8 of this Article, any designated airline of each Contracting Party shall have the right to match any publicly available lawful price on scheduled services between the territory of the other Contracting Party and any third country. Prices which qualify as matching may be filed on not less than one day's notice. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may require the designated airline proposing the price to provide satisfactory evidence of the availability of the price being matched.

10. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request discussions on prices at any time. Such discussions, which may be conducted orally or in writing, shall be held within fifteen (15) days of receipt of the request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

11. When prices have been established in accordance with the provisions of this Article, those prices shall remain in force until new prices have been established in accordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a price shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

12. Each Contracting Party may require the filing with its aeronautical authorities by the designated airline or airlines of their general terms and conditions of carriage in accordance with its national laws and regulations. Acceptance or approval of such terms and conditions shall be subject to national laws and regulations. The aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time withdraw such acceptance or approval upon not less than fifteen (15) days notice to the designated airlines concerned and the term or condition shall cease to have any force or effect thereafter.

#### Article XV

##### *Sales and Transfer of Funds*

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries,

pour des services aériens internationaux réguliers offerts par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dans ce marché, sauf autorisation contraire des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante.

9. Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, toute entreprise de transport aérien désigné d'une Partie contractante a le droit d'égaliser tout prix licite offert au public sur les services réguliers exploités entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers. Les prix que l'on juge égaux peuvent être déposés avec non moins d'un jour d'avis. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée proposant le prix fournisse une preuve satisfaisante quant à la disponibilité du prix égalé et à la compatibilité de cette action avec les exigences du présent article.

10. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent demander en tout temps la tenue de discussions au sujet des prix. De telles discussions, qui peuvent prendre la forme de pourparlers ou de correspondance, doivent avoir lieu dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande, à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les autorités aéronautiques.

11. Lorsque les prix ont été établis aux termes des dispositions du présent article, ces prix demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux prix soient établis conformément aux dispositions du présent article. Néanmoins, un prix ne peut être prolongé en vertu du présent paragraphe pour une période supérieure à douze (12) mois après la date à laquelle il aurait pris fin autrement.

12. Chaque Partie contractante peut exiger que l'entreprise de transport aérien désignée dépose ses conditions générales de transport auprès des autorités aéronautiques conformément à leur législation et à leurs règlements nationaux. L'acceptation ou l'approbation de telles conditions de transport est assujettie à leur législation et à leurs règlements nationaux. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent, en tout temps, retirer une telle acceptation ou approbation en donnant un préavis d'au moins quinze (15) jours aux entreprises de transport aérien désignées concernées, après quoi, ces conditions doivent cesser d'être en vigueur.

## Article XV

### *Ventes et transfert de fonds*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son

and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of its operations. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

#### Article XVI

##### *Taxation*

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of one Contracting Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the Government of the other Contracting Party.

2. Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from all taxes on capital and assets imposed by the Government of the other Contracting Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the Government of the other Contracting Party.

4. In this Article:

a) the term "profits or income" includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:

(i) the charter or rental of aircraft;

(ii) the sale of air transportation, either for the airline itself or for any other airline; and

(iii) interest from earnings, provided that such earnings are related to the operation of aircraft in international traffic;

b) the term "international traffic" means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except when such transportation is solely between points in the territory of one Contracting Party; and

gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de remettre dans le ou les pays de leur choix, sur demande, les fonds provenant de ses opérations courantes. La conversion et la remise sont autorisées sans restriction, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne sont assujetties à aucun frais, sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

#### Article XVI

##### *Taxation*

1. Les profits ou les recettes provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international d'une Partie contractante, y compris dans le cadre d'ententes commerciales entre des entreprises de transport aérien ou de coentreprises commerciales, sont exemptés de toutes taxes qu'impose le gouvernement de l'autre Partie contractante sur les profits ou les recettes.

2. Le capital et les éléments d'actif d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante relatifs à l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exemptés de toutes taxes qu'impose le gouvernement de l'autre Partie contractante sur le capital et les éléments d'actif.

3. Les gains provenant de la cession d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles liés à l'exploitation de tels aéronefs que réalise une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante sont exemptés de toutes taxes qu'impose le gouvernement de l'autre Partie contractante sur les gains.

4. Aux fins du présent article:

a) «profits ou recettes» comprennent les recettes et les profits bruts provenant directement de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris:

i) l'affrètement ou la location d'aéronefs;

ii) la vente de transport aérien, soit au nom de l'entreprise de transport aérien elle-même, soit pour toute autre entreprise de transport aérien;

iii) les intérêts que génèrent les profits, pourvu que de tels profits soient liés à l'exploitation d'aéronefs en trafic international;

b) «trafic international» désigne le transport de passagers ou de marchandises, ou les deux (y compris le courrier), sauf lorsque le transport en question s'effectue uniquement entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) the term “airline of one Contracting Party” means an airline incorporated in and having its principal place of business in the territory of that Contracting Party.

#### Article XVII

##### *Airline Representatives*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services for other airlines.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

#### Article XVIII

##### *Ground Handling*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, on the basis of reciprocity, to perform its own ground handling in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.

2. The exercise of the rights set forth in paragraph 1 of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favour-

c) «entreprise de transport aérien d'une Partie contractante» désigne une entreprise de transport aérien incorporée et ayant sa principale place d'affaires dans le territoire de la Partie contractante.

#### Article XVII

##### *Représentants des entreprises de transport aérien*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à amener et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentants et des employés des secteurs commercial, opérationnel et technique tel que requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, ces besoins en personnel peuvent être comblés par son propre personnel, ou en ayant recours aux services de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services pour d'autres entreprises de transport aérien.

3. Lesdits représentants et employés sont soumis à la législation et aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec cette législation et ces règlements:

a) chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans un délai minimal, les permis de travail, visas de séjour ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article;

b) les deux Parties contractantes facilitent et accélèrent l'obtention des permis de travail requis des employés qui assurent certaines fonctions temporaires d'une durée ne dépassant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

#### Article XVIII

##### *Services au sol*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent, sur une base de réciprocité, assurer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, leurs propres services au sol ou, à leur gré, s'adresser pour tout ou partie de ces services à tout agent autorisé par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante à assurer de tels services.

2. L'exercice des droits prévus au paragraphe 1 du présent article est assujéti uniquement aux contraintes physiques ou opérationnelles liées à des questions de sûreté ou de sécurité aéroportuaire. Toute contrainte est appliquée uniformément et dans des conditions non moins favorables

able terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

#### Article XIX

##### *Smoking Ban*

1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

#### Article XX

##### *Applicability to Non-scheduled Flights*

1. The provisions set out in Articles VII (Application of Laws), VIII (Safety Standards, Certificates and Licences), IX (Aviation Security), X (Use of Airports and Aviation Facilities), XII (Statistics), XIII (Customs Duties and Other Charges), XV (Sales and Transfer of Funds), XVI (Taxation), XVII (Airline Representatives), XVIII (Ground Handling), XIX (Smoking Ban) and XXI (Consultations) of this Agreement shall be applicable to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

#### Article XXI

##### *Consultations*

1. Either Contracting Party may request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

que les conditions les plus favorables appliquées à une entreprise de transport aérien affectée à des services aériens internationaux analogues au moment où les contraintes sont imposées.

#### Article XIX

##### *Vols de non-fumeurs*

1. Chaque Partie contractante interdit ou exige que leurs entreprises de transport aérien interdisent l'usage du tabac lors de tous les vols de passagers exploités par ses entreprises de transport aérien entre les territoires des Parties contractantes. Cette interdiction s'applique à tout endroit à bord de l'aéronef et est en vigueur à partir du moment de l'embarquement des passagers jusqu'au moment du débarquement complet de ceux-ci.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour assurer le respect, par ses entreprises de transport aérien, leurs passagers et leurs équipages de l'interdiction de faire usage du tabac contenue dans le présent article, y compris l'imposition de peines appropriées en cas de non-respect.

#### Article XX

##### *Applicabilité aux services nolisés*

1. Les dispositions énoncées aux articles VII (Application des lois), VIII (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), IX (Sûreté de l'aviation), X (Utilisation des aéroports et autres installations de l'aviation), XII (Statistiques), XIII (Droits de douane et autres frais), XV (Ventes et transfert de fonds), XVI (Taxation), XVII (Représentants d'entreprises de transport aérien), XVIII (Services au sol), XIX (Vols de non-fumeurs), et XXI (Consultations) du présent Accord s'appliquent également aux vols nolisés effectués par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes vers le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas la législation nationale et les règlements régissant le droit des transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ou la conduite des transporteurs aériens ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces opérations.

#### Article XXI

##### *Consultations*

1. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'applicabilité ou la révision du

Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may hold discussions with each other from time to time with a view to ensuring the proper implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Such discussions shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### Article XXII

##### *Modification of Agreement*

Any modification to this Agreement agreed pursuant to consultations held in conformity with Article XXI of this Agreement shall come into force definitively when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes, following the completion of the constitutional formalities required by each Contracting Party.

#### Article XXIII

##### *Settlement of Disputes*

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 consultations held in conformity with Article XXI of this Agreement.

2. If the dispute is not resolved by consultations, the Contracting Parties 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. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on

présent Accord. De telles consultations peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques, soit au moyen de pourparlers ou de correspondance, et doivent débiter dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

2. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de veiller à la mise en oeuvre et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

#### Article XXII

##### *Modification de l'Accord*

Toute modification au présent Accord convenue à la suite de consultations tenues conformément à l'article XXI de cet Accord entre en vigueur définitivement lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

#### Article XXIII

##### *Règlement des différends*

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes doivent d'abord s'efforcer de le régler par voie de consultations conformément à l'article XXI du présent Accord.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de consultations, elles conviennent de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles a reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne nomme 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 est invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Si le président est de la même nationalité qu'une des Par-

that ground, shall make the appointment. 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 shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

#### Article XXIV

##### *Termination*

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement 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 mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an 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 XXV

##### *Registration with ICAO*

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

#### Article XXVI

##### *Multilateral Conventions*

If a general multilateral air convention comes into force, and to the extent that it is applicable to both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

ties contractantes, le vice-président supérieur non disqualifié pour cette raison, effectue la nomination. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, il agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses occasionnées par les activités du tribunal sont assuées à part égale par les deux Parties contractantes.

5. Si, et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise de transport aérien désignée défaillante.

#### Article XXIV

##### *Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. L'Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article XXV

##### *Enregistrement auprès de l'OACI*

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

#### Article XXVI

##### *Conventions multilatérales*

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévaudront.

## Article XXVII

*Entry into Force*

1. This Agreement shall enter into force on the date of completion of an exchange of diplomatic notes that shall state that the constitutional formalities required by each Contracting Party have been accomplished.

2. Upon entry into force this Agreement shall replace, as regards air transport services between Aruba and Canada, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Canada done at Ottawa on the 17th day of June 1974.

3. As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Aruba only.

## Article XXVIII

*Titles*

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

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

DONE in duplicate, at Oranjestad on this 16th day of February 2005, in the English and French languages, each version being equally authentic.

*For the Kingdom of the Netherlands in respect of Aruba*

N. O. ODUBER

*For the Government of Canada*

A. CULHAM

---

## Article XXVII

*Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière des notes diplomatiques par lesquelles les Parties contractantes se notifient avoir accompli les formalités internes nécessaires pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

2. Lors de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera, en ce qui a trait aux services de transport aérien entre Aruba et le Canada, l'Accord de transport aérien conclu à Ottawa le 17 juin 1974 entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement du Canada.

3. En ce qui a trait au Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à l'égard d'Aruba.

## Article XXVIII

*Titres*

Les titres employés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de référence.

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

FAIT à Oranjestad le 16ème jour de février 2005, en deux exemplaires, en français et en anglais, chaque version faisant également foi.

*Pour le Royaume des Pays-Bas à l'égard d'Aruba*

N. O. ODUBER

*Pour le Gouvernement du Canada*

A. CULHAM

---

**Annex 1 – Route Schedules**

## ARUBA

The following route may be operated in both directions by the designated airline or airlines of Aruba.

Points in Aruba	Intermediate Points	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Two points to be named by Aruba	Any point or points

## Notes:

1. Any point or points specified above may be omitted on any or all services, but all services shall originate or terminate in Aruba.

2. The points in Canada to be named by Aruba may be changed once each IATA season on 10 days notice to the aeronautical authorities of Canada.

3. Intransit and own stopover rights shall be available at any Intermediate point or points and at the points in Canada to be named by Aruba, except that own stopover rights shall not be available between points in Canada.

4. No fifth freedom rights shall be available.

5. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Canada, the designated airline or airlines of Aruba may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e. selling transportation under its/their own code) on flights operated by an airline, or airlines of Canada and/or on flights operated by an airline, or airlines of third countries. All airlines in such arrangements shall hold the appropriate underlying authority. In addition the designated airline, or airlines of Aruba may operate code-sharing services to any point or points in Canada, but code-sharing by the designated airline or airlines of Aruba involving transportation between points in Canada shall be restricted to flights operated by an airline or airlines of Canada without stopover rights. All transportation between points in Canada shall only be available as part of an international journey. Notwithstanding Article III of the Agreement, and for the purpose of code-sharing, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation. The aeronautical authorities of Canada shall not withhold permission for code-sharing services by the designated airline or airlines of Aruba on the basis that the airline operating the aircraft does not have the right from Canada to carry traffic under the code of the airline or airlines designated by Aruba.

### Annexe 1 – Liste des routes aériennes

#### ARUBA

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport désignées d'Aruba, dans un sens comme dans l'autre.

Points à Aruba	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Deux points désignés par Aruba	Tout point ou tous points

#### Notes:

1. L'entreprise ou les entreprises de transport désignées peuvent ne pas desservir un point donné pourvu que les services convenus débutent et se terminent sur le territoire d'Aruba.

2. Les points au Canada désignés par Aruba peuvent être changés avant chaque saison de l'IATA ou après un préavis de dix (10) jours auprès des autorités aéronautiques du Canada.

3. Les droits de transit et d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires ou aux points situés au Canada désignés par Aruba, mais aucun droit d'escale ne peut être exercé entre les points au Canada.

4. Aucun droit de la cinquième liberté n'est disponible.

5. Sous réserve des conditions réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques du Canada, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Aruba peuvent conclure des ententes de coopération aux fins du partage de code (c'est-à-dire vendre des services de transport sous leur propre code) sur les vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien du Canada ou les vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien visées par une entente de cette nature doivent posséder les autorisations sous-jacentes nécessaires. De plus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Aruba peuvent exploiter des services avec partage de code à tous points au Canada, mais le partage de code par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Aruba concernant le transport entre des points au Canada est limité aux vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien du Canada sans droit d'escale. Le transport entre tous les points au Canada n'est disponible que dans le cadre d'un voyage international. En dérogation de l'Article III de l'Accord, et aux fins du partage de code, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer le trafic entre aéronef, sans restriction. Les autorités aéronautiques du Canada ne peuvent refuser la permission concernant les services de partage de code par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Aruba au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas obtenu le droit du Canada de faire du transport en vertu du code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par Aruba.

## CANADA

The following route may be operated in both directions by the designated airline or airlines of Canada.

Points in Canada	Intermediate Points	Points in Aruba	Points Beyond
Any point or points	Any point or points	Two points to be named by Canada	Any point or points

## Notes:

1. Any point or points specified above may be omitted on any or all services, but all services shall originate or terminate in Canada.

2. The points in Aruba to be named by Canada may be changed once each IATA season on 10 days notice to the aeronautical authorities of Aruba.

3. Intransit and own stopover rights shall be available at any Intermediate point or points and at the points in Aruba to be named by Canada, except that own stopover rights shall not be available between points in Aruba.

4. No fifth freedom rights shall be available.

5. Subject to the regulatory requirements normally applied by the aeronautical authorities of Aruba, the designated airline or airlines of Canada may enter into co-operative arrangements for the purpose of code-sharing (i.e. selling transportation under its/their own code) on flights operated by an airline, or airlines of Aruba and/or on flights operated by an airline, or airlines of third countries. All airlines in such arrangements shall hold the appropriate underlying authority. In addition the designated airline, or airlines of Canada may operate code-sharing services to any point or points in Aruba, but code-sharing by the designated airline or airlines of Canada involving transportation between points in Aruba shall be restricted to flights operated by an airline or airlines of Aruba without stopover rights. All transportation between points in Aruba shall only be available as part of an international journey. Notwithstanding Article III of the Agreement, and for the purpose of code-sharing, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation. The aeronautical authorities of Aruba shall not withhold permission for code-sharing services by the designated airline or airlines of Canada on the basis that the airline operating the aircraft does not have the right from Aruba to carry traffic under the code of the airline or airlines designated by Canada.

## CANADA

Les routes suivantes peuvent être exploitées par l'entreprise ou les entreprises de transport désignées du Canada, dans un sens comme dans l'autre.

Points au Canada	Points intermédiaires	Points à Aruba	Points au-delà
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Deux points désignés par le Canada	Tout point ou tous points

## Notes:

1. L'entreprise ou les entreprises de transport désignées peuvent ne pas desservir un point donné pourvu que les services convenus débutent et se terminent sur le territoire du Canada.

2. Les points à Aruba désignés par le Canada peuvent être changés avant chaque saison de l'IATA ou après un préavis de dix (10) jours auprès des autorités aéronautiques d'Aruba.

3. Les droits de transit et d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires et aux points situés à Aruba désignés par le Canada, mais aucun droit d'escale ne peut être exercé entre les points à Aruba.

4. Aucun droit de la cinquième liberté n'est disponible.

5. Sous réserve des conditions réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques d'Aruba, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent conclure des ententes de coopération aux fins du partage de code (c'est-à-dire vendre des services de transport sous leur propre code) sur les vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'Aruba ou les vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien de pays tiers. Toutes les entreprises de transport aérien visées par une entente de cette nature doivent posséder les autorisations sous-jacentes nécessaires. De plus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada peuvent exploiter des services avec partage de code à tous points d'Aruba, mais le partage de code par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada concernant le transport entre des points à Aruba est limité aux vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'Aruba sans droit d'escale. Le transport entre tous les points d'Aruba n'est disponible que dans le cadre d'un voyage international. En dérogation de l'Article III de l'Accord, et aux fins du partage de code, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer le trafic entre aéronef, sans restriction. Les autorités aéronautiques d'Aruba ne peuvent refuser la permission concernant les services de partage de code par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada au motif que l'entreprise de transport aérien exploitant l'aéronef n'a pas obtenu le droit d'Aruba de faire du transport en vertu du code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Canada.

**Annex 2 – Charter Flights**

1. In the performance of charter flights, air carriers of Canada and Aruba shall have the right, without a right of first refusal to designated air carriers, and on a non-discriminatory basis, to:

a) carry traffic between any point or points in the territory of the Contracting Party of which the air carrier is a national and any point or points in the territory of the other Contracting Party, without local or stopover traffic rights between points in the territory of the other Contracting Party;

b) combine on the same aircraft international charter traffic destined to a point(s) in the territory of the other Contracting Party with traffic destined to a point(s) in a third country, without local or stopover traffic rights between the territory of the other Contracting Party and the third country and vice versa;

c) combine on the same aircraft international charter traffic originating at point(s) in the territory of the other Contracting Party with returning traffic destined to a point(s) in the territory of the Contracting Party of which the air carrier is a national and vice versa; and

d) charter the unused bellyhold space of aircraft chartered for the carriage of passengers, for the carriage of cargo.

2. Charter flights or series of charter flights shall be sold and operated in accordance with the charter regulations of the country of origin of the charter traffic. To the fullest extent possible the aeronautical authorities shall minimize the administrative burden imposed on air carriers and shall not require the filing or approval of charter prices.

3. Fees or charges for permits to operate charters applied by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the airlines of the other Contracting Party shall be no higher than the lowest such fees or charges applied to any other air carrier operating international charters to or from that territory.

---

### Annexe 2 – Vols nolisés

1. Dans le cadre de l'exploitation des vols nolisés, les entreprises de transport aérien du Canada et d'Aruba ont le droit, sans un droit de premier refus à l'égard des entreprises de transport aérien désignées et sur une base non discriminatoire, de:

a) transporter des passagers entre tous points du territoire de la Partie contractante dont l'entreprise de transport aérien est un ressortissant et tous points du territoire de l'autre Partie contractante, sans droit d'escale entre les points sur le territoire de l'autre Partie contractante;

b) combiner sur le même aéronef le trafic international nolisé à destination d'un point sur le territoire de l'une des Parties contractantes et le trafic à destination d'un point dans un pays tiers, sans droit d'escale entre le territoire de l'autre Partie contractante et le pays tiers, et vice-versa;

c) combiner sur le même aéronef le trafic international nolisé en partance d'un point sur le territoire de l'autre Partie contractante et le trafic de retour vers un point sur le territoire de la Partie contractante dont l'entreprise de transport aérien est ressortissant et vice-versa;

d) nolisier la partie non utilisée de la soute inférieure de l'aéronef nolisé pour le transport des passagers, pour le transport de marchandises.

2. Les vols nolisés ou les séries de vols nolisés doivent être vendus et exploités conformément aux règlements sur les vols nolisés en vigueur dans le pays d'origine du trafic nolisé. Autant que possible, les autorités aéronautiques doivent minimiser la charge administrative imposée aux entreprises de transport aérien et elles ne doivent pas exiger le dépôt ou l'approbation des prix des vols nolisés.

3. Les droits relatifs aux permis d'exploitation des vols nolisés appliqués par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à l'égard des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ne doivent pas être supérieurs aux droits les moins élevés appliqués à l'égard de toute autre entreprise de transport aérien exploitant des vols nolisés internationaux en partance et à destination de ce territoire.

---

D. PARLEMENT

Het Verdrag, met bijlagen, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met bijlagen, kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met bijlagen, zullen ingevolge artikel 27, eerste lid, in werking treden op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar via een diplomatieke notawisseling ervan in kennis hebben gesteld dat aan de vereiste constitutionele formaliteiten is voldaan.

J. VERWIJZINGEN**Verbanden**

Het Verdrag, met bijlagen, dient ter vervanging van:

Titel : Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Canada inzake luchtvervoer;  
Ottawa, 17 juni 1974  
Tekst : *Trb.* 1974, 191 (Nederlands, Engels en Frans)  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1990, 15

**Overige verwijzingen**

Titel : Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart;  
Chicago, 7 december 1944  
Tekst : *Trb.* 1947, 165 (Engels en vertaling)  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1999, 108

Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen;  
Tokio, 14 september 1963  
Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1964, 186 (vertaling)  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203

Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;  
's-Gravenhage, 16 december 1970  
Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)  
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 204

- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart;  
Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205
- Titel : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;  
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 98

Uitgegeven de *tiende* juni 2005.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

B. R. BOT