

CIVIL AVIATION

Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and SURINAME**

Signed at Paramaribo July 8, 2013



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

SURINAME

Civil Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Paramaribo
July 8, 2013;
Entered into force December 9, 2014.*



AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SURINAME

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Suriname (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on fair competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities and recognizing the particular issues related to international aviation in the Caribbean Community;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JMS'.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R'.

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated herein, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of the Republic of Suriname, the Ministry of Transport, Communication and Tourism, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or said Ministry;
2. "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and

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

Article 2

Grant of Rights

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

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c. the right to perform international air transportation between points on the following routes:
 - (i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Suriname and beyond;
 - (ii) for airlines of Suriname, from points behind Suriname via Suriname and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and
- d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points;
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

- f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any rights specified in this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Article 3

Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:
 - a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);
 - b. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or
 - c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or

airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

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

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Article 7**Aviation Security**

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute

grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

a. an airline or airlines of either Party; and

b. an airline or airlines of a third country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party

engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

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

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

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Either Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines may be required to be made not later than the initial offering of a price, regardless of the form, electronic or other, in which the price is offered.
3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of one Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14**Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed by the Parties, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Parties or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendments

1. This Agreement may be amended, in writing, by the Parties at any time.
2. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, the Parties shall consult to determine whether, and to what extent, this Agreement should be amended.
3. Amendments to this Agreement shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17

Registration with ICAO

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

Article 18

Entry into Force

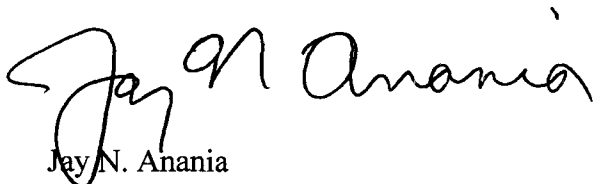
1. This Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed at Washington April 3, 1957, as amended.

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

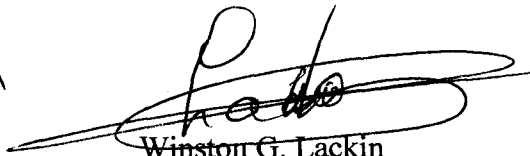
DONE at Paramaribo, this day of July 8, 2013, in two originals, in the Dutch and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF SURINAME



Jay N. Anania
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary



Winston G. Lackin
Minister of Foreign Affairs



OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER
TUSSEN
DE REGERING VAN
DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA
EN
DE REGERING VAN
DE REPUBLIEK SURINAME

De Regering van de Verenigde Staten van Amerika en de Regering van de Republiek Suriname (hierna genoemd “de Partijen”);

Verlangend een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op de markt met een minimum aan overheidsinmenging en -regulering;

Verlangend het voor luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken reizigers en vervoerders een verscheidenheid aan dienstverleningsopties aan te bieden, tegen de laagste prijzen welke niet discriminerend zijn en geen misbruik van machtspositie vertegenwoordigen, en wensend individuele luchtvaartmaatschappijen aan te sporen tot het ontwikkelen en hanteren van innovatieve en concurrerende prijzen;

Verlangend de uitbreiding van mogelijkheden voor internationaal luchtvervoer te bevorderen en erkennende de bijzondere kwesties gerelateerd aan internationale luchtvaart in de Caribische Gemeenschap;

Verlangend de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in internationaal luchtvervoer te garanderen en opnieuw hun ernstige bezorgdheid uitsprekend over daden tegen of bedreigingen van de beveiliging van luchtvaartuigen, welke de veiligheid van personen of eigendommen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvervoer negatief beïnvloeden, en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen; en

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Begripsbepaling

Voor de toepassing van deze Overeenkomst, tenzij anders hierin vermeld, wordt verstaan onder de term:

1. "Luchtvaartautoriteiten": in het geval van de Verenigde Staten, het Department of Transportation en in het geval van de Republiek Suriname, het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme, en iedere persoon of elke instantie gemachtigd tot het uitoefenen van de functies vervuld door het Department of Transportation of genoemd Ministerie;
2. "Overeenkomst": deze Overeenkomst en elke wijziging daarvan;
3. "Luchtvervoer": het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, op lijn- of chartervluchten, tegen vergoeding of huur;
4. "Luchtvaartmaatschappij van een Partij": een luchtvaartmaatschappij die haar Vergunning tot Vluchtuitvoering (Air Operator's Certificate, AOC) heeft ontvangen van en haar hoofdkantoor heeft op het grondgebied van die Partij;
5. "Verdrag": het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, tevens omvattende:
 - a. elke wijziging die van kracht is geworden ingevolge artikel 94(a) van het Verdrag en geratificeerd is door beide Partijen, en
 - b. elke Bijlage of elke wijziging daarvan aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag, voor zover zodanige Bijlage of wijziging op enig moment van kracht is voor beide Partijen;
6. "Volledige kosten": de kosten voor de dienstverlening plus een redelijke heffing voor vaste administratiekosten;
7. "Internationaal luchtvervoer": luchtvervoer passerend door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat;

8. "Prijs": alle tarieven, prijzen of heffingen voor het vervoeren van passagiers, bagage of vracht (uitgezonderd post) door middel van luchtvervoer, met inbegrip van vervoer over land in verband met internationaal luchtvervoer, in rekening gebracht door luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van hun agenten, en de voorwaarden welke gelden voor de beschikbaarheid van zodanige tarieven, prijzen of heffingen;
9. "Landing anders dan voor verkeersdoeleinden": een landing gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht of post in het luchtvervoer;
10. "Grondgebied": het landgebied, de binnenwateren en de territoriale zee vallende onder de soevereiniteit van een Partij; en
11. "Gebruikersheffing": een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor het verlenen luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, met inbegrip van gerelateerde diensten en faciliteiten.

Artikel 2

Toekenning van Rechten

1. Elke Partij kent de andere Partij de onderstaande rechten toe voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:
 - a. het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b. het recht landingen te maken binnen haar grondgebied anders dan voor verkeersdoeleinden;
 - c. het recht tot het verrichten van internationaal luchtvervoer tussen punten op de volgende routes:
 - (i) voor luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten, vanuit punten gelegen achter de Verenigde Staten via de Verenigde Staten en tussenliggende punten naar enig punt of punten in Suriname en verder gelegen punten;
 - (ii) voor luchtvaartmaatschappijen van Suriname, vanuit punten gelegen achter Suriname via Suriname en tussenliggende punten naar enig punt of punten in de Verenigde Staten en verder gelegen punten; en
 - d. de rechten anderszins nader omschreven in deze Overeenkomst.
2. Elke luchtvaartmaatschappij van een Partij mag, op enige vlucht of op alle vluchten en naar haar keuze:

- a. vluchten in een van beide of in beide richtingen exploiteren;
- b. verschillende vluchtnummers binnen de exploitatie van één luchtvaartuig combineren;
- c. achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten binnen het grondgebied van de Partijen bedienen in iedere combinatie en in iedere volgorde;
- d. landingen op een punt of punten overslaan;
- e. vervoer overhevelen van elk van haar luchtvaartuigen naar elk ander van haar andere luchtvaartuigen op welk punt ook;
- f. punten achter enig punt binnen haar grondgebied bedienen met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en zodanige diensten aanbieden en adverteren aan het publiek als doorgaande diensten;
- g. tussenlandingen maken op elk punt hetzij binnen of buiten het grondgebied van beide Partijen;
- h. transitovervoer transporteren via het grondgebied van de andere Partij; en
- i. vervoer combineren op hetzelfde luchtvaartuig ongeacht de herkomst van zodanig vervoer;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht gespecificeerd in deze Overeenkomst, mits het vervoer deel uitmaakt van een dienst die enig punt in het thuisland van de luchtvaartmaatschappij bedienen.

3. Op een segment of segmenten van de voorgaande routes, mag elke luchtvaartmaatschappij van een Partij internationaal luchtvervoer verrichten zonder enige beperking ten aanzien van de verandering, op enig punt op de route, van type of aantal luchtvaartuigen dat wordt gebruikt, mits, in de uitgaande richting, het vervoer voorbij zodanig punt een voortzetting is van het vervoer van het thuisland van de luchtvaartmaatschappij en in de inkomende richting, het vervoer naar het thuisland van de luchtvaartmaatschappij een voortzetting is van het vervoer van voorbij zodanig punt.

4. Niets in dit artikel zal worden geacht aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Partij rechten te verlenen tot het opnemen, binnen het grondgebied van de andere Partij, van passagiers, bagage, vracht of post tegen vergoeding en bestemd voor een ander punt binnen het grondgebied van die andere Partij.

5. Elke luchtvaartmaatschappij van een Partij welke internationale luchtvervoerscharters uitvoert die hun oorsprong hebben binnen het grondgebied van een van beide Partijen, hetzij op basis van een enkele reis of op basis van een retourvlucht, zal de optie hebben tot naleving van de wet- en regelgeving en voorschriften met

betrekking tot chartervluchten van ofwel haar thuisland of van de andere Partij. Indien een Partij andere voorschriften, regelingen, bepalingen, voorwaarden of beperkingen toepast op een of meer van haar luchtvaartmaatschappijen, of op luchtvaartmaatschappijen van andere landen, zal elke luchtvaartmaatschappij van de andere Partij onderworpen worden aan de minst restrictieve van zodanige criteria. Geen enkele bepaling in dit lid zal de rechten van een Partij beperken om van de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen te eisen dat zij zich houden aan de vereisten betreffende de bescherming van passagiersgelden en de rechten van de passagiers met betrekking tot annulering en restitutie. Behalve met betrekking tot de voorschriften betreffende consumentenbescherming waarnaar wordt verwezen in dit lid, zal geen van de Partijen eisen dat een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, met betrekking tot het transport van het vervoer van het grondgebied van die andere Partij of van een derde land op basis van een enkele reis of op basis van een retourvlucht, meer moet indienen dan een kennisgeving dat ze voldoet aan de van toepassing zijnde wetten, regelingen en voorschriften waarnaar wordt verwezen in dit lid of van een verklaring van ontheffing van zodanige wetten, regelingen of voorschriften toegekend door de betrokken luchtvaartautoriteiten.

Artikel 3

Autorisatie

Elke Partij, bij ontvangst van aanvragen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, in de vorm en op de manier voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, zal de gepaste vergunningen en toestemmingen verlenen met minimale procedurele vertraging, mits:

a. een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij de andere Partij, staatsburgers van die Partij, of beide;

b. de luchtvaartmaatschappij gekwalificeerd is te voldoen aan de voorwaarden voorgeschreven krachtens de wetten en regelingen welke gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de Partij die de aanvraag of aanvragen in overweging neemt; en

c. de andere Partij het bepaalde in artikel 6 (Veiligheid) en artikel 7 (Luchtvaartbeveiliging) handhaaft en uitvoert.

Artikel 4

Intrekking van Autorisatie

1. Een Partij mag vergunningen voor het uitvoeren van vluchten of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten, beperken of daaraan voorwaarden verbinden indien:

a. de luchtvaartmaatschappij geen luchtvaartmaatschappij is van de andere Partij ingevolge artikel 1(4);

b. een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet berusten bij de andere Partij, staatsburgers van die Partij, of beide;

c. die luchtvaartmaatschappij de wetten en regelingen bedoeld in artikel 5 (Toepassing van Wetten) van deze Overeenkomst niet heeft nageleefd.

2. Tenzij onmiddellijke actie essentieel is om verdere niet-naleving van lid 1c van dit artikel te voorkomen, zullen de rechten gevestigd door dit artikel slechts worden uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

3. Dit artikel is geen beperking van de rechten van welke Partij dan ook tot het weigeren, intrekken, opschorten, beperken of aan voorwaarden verbinden van de vergunningen voor het uitvoeren van vluchten of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij overeenkomstig het bepaalde van artikel 6 (Veiligheid) of artikel 7 (Luchtvaartbeveiliging).

Artikel 5

Toepassing van Wetten

1. De wetten en regelingen van een Partij inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die deelnemen aan de internationale luchtvaartnavigatie, of het gebruik en navigatie van zodanige luchtvaartuigen terwijl deze zich binnen haar grondgebied bevinden, moeten worden nageleefd door zodanige luchtvaartuigen bij het binnenvliegen in, vertrekken vanuit of zich bevinden binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Partij.

2. Bij het binnenvliegen in, zich bevinden binnen of vertrekken vanuit het grondgebied van een Partij, moeten haar wetten en regelingen inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht in het luchtvaartuig (met inbegrip van voorschriften betreffende binnenkomst, klaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of in het geval van post, postvoorschriften) worden nageleefd door, of namens, zodanige passagiers, bemanning of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.

Artikel 6

Veiligheid

1. Elke Partij erkent als geldig voor de uitvoering van het luchtvervoer voorzien in deze Overeenkomst, de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid, en de vergunningen uitgegeven of geldig verklaard door de andere Partij en nog van kracht zijnde, mits de vereisten betreffende zodanige bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumstandaarden die kunnen worden vastgesteld krachtens het Verdrag. Elke Partij mag, evenwel, weigeren te erkennen als geldig, voor het uitvoeren van vluchten boven haar eigen grondgebied, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen staatsburgers door de andere Partij.

2. Een Partij mag een verzoek doen voor overleg omtrent de door de andere Partij gehandhaafde veiligheidsstandaarden met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en exploitatie van luchtvaartmaatschappijen van die andere Partij. Indien, na zodanig overleg, een Partij tot de bevinding komt dat de andere Partij de veiligheidsstandaarden en vereisten op deze gebieden welke ten minste gelijk zijn aan de minimumstandaarden die vastgesteld kunnen worden ingevolge het Verdrag, niet effectief handhaaft en toepast, zal de andere Partij op de hoogte worden gesteld van zodanige bevindingen en de stappen die noodzakelijk worden geacht om te voldoen aan deze minimumstandaarden, en de andere Partij zal passende corrigerende maatregelen nemen. Elke Partij behoudt zich het recht voor tot het weigeren, intrekken, opschorten, beperken of aan voorwaarden verbinden van de vergunning voor het uitvoeren van vluchten of technische toestemming van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij in geval de andere Partij zodanige passende corrigerende maatregelen niet neemt binnen een redelijke tijd, en om onmiddellijk maatregelen te nemen, voorafgaand aan het overleg, ten aanzien van zodanige luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen indien de andere Partij de voornoemde standaarden niet handhaaft en toepast en onmiddellijke actie noodzakelijk is om verdere niet-naleving te voorkomen.

Artikel 7

Luchtvaartbeveiliging

1. De Partijen bevestigen dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel uitmaken van deze Overeenkomst. Zonder beperking van de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, handelen de Partijen in het bijzonder in overeenstemming met het bepaalde in het Verdrag inzake Strafbare Feiten en Bepaalde Andere Handelingen Begaan aan Boord van Luchtvaartuigen, gesloten te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot Bestrijding van het Wederrechtelijk in zijn Macht Brengen van Luchtvaartuigen, gesloten te Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot Bestrijding van Wederrechtelijke Gedragingen gericht tegen de Veiligheid van de Burgerluchtvaart, gesloten te Montreal op 23 september 1971, en het Protocol tot Bestrijding van Wederrechtelijke Daden van Geweld op Luchthavens voor de Internationale Burgerluchtvaart, ter aanvulling van het Verdrag tot Bestrijding van

Wederrechtelijke Gedragingen gericht tegen de Veiligheid van de Burgerluchtvaart, gesloten te Montreal op 24 februari 1988.

2. De Partijen verlenen elkaar op verzoek daartoe alle noodzakelijke assistentie om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van zodanige luchtvaartuigen, van hun passagiers en bemanning, en van luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten te voorkomen en andere bedreigingen voor de beveiliging van de burgerluchtvaartnavigatie aan te pakken.

3. De Partijen handelen, in hun wederzijdse betrekkingen, in overeenstemming met de standaarden voor luchtvaartbeveiliging en passende aanbevolen praktijken vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag; ze zullen eisen dat exploitanten van bij hen geregistreerde luchtvaartuigen, exploitanten van luchtvaartuigen die gevestigd zijn of permanent verblijf hebben binnen hun grondgebied, en exploitanten van luchthavens binnen hun grondgebied handelen in overeenstemming met zodanige bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging.

4. Elke Partij komt overeen de beveiligingsbepalingen vereist door de andere Partij voor het binnenvliegen van, vertrekken vanuit en zich bevinden op het grondgebied van die andere Partij na te komen en adequate maatregelen te treffen voor het beschermen van luchtvaartuigen en het inspecteren van passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage, evenals vracht en boordvoorraden, voorafgaand aan en tijdens het instappen of laden. Elke Partij zal ook ieder verzoek van de andere Partij voor bijzondere beveiligingsmaatregelen om een bepaalde bedreiging het hoofd te bieden in welwillende overweging nemen.

5. Wanneer een incident zich voordoet of dreigt voor te doen waarbij een luchtvaartuig wederrechtelijk in bezit wordt genomen of een andere wederrechtelijke handeling gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartnavigatiefaciliteiten plaatsvindt, zullen de Partijen elkaar assisteren door het bevorderen van communicatie en andere passende maatregelen bedoeld om zodanig incident of zodanige dreiging snel en veilig te beëindigen.

6. Wanneer een Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Partij niet voldoet aan de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging van dit artikel, mogen de luchtvaartautoriteiten van die andere Partij onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken. Het niet kunnen bereiken van een bevredigende overeenkomst binnen 15 dagen na de datum van zodanig verzoek zal reden zijn voor het weigeren, intrekken, opschorten, beperken of aan voorwaarden verbinden van de vergunning voor het uitvoeren van vluchten en technische toestemmingen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die Partij. Indien een noodsituatie zulks vereist, mag een Partij tussentijdse actie ondernemen vóór het verstrijken van de termijn van 15 dagen.

Artikel 8

Commerciële Mogelijkheden

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Partij voor het promoten en verkopen van luchtvervoer.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij zijn gerechtigd, overeenkomstig de wetten en regelingen van de andere Partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid, leidinggevend, verkoop-, technisch, operationeel en ander deskundig personeel nodig om te voorzien in luchtvervoer, binnen te brengen en aan te houden op het grondgebied van de andere Partij.
3. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht haar eigen grondafhandeling te doen op het grondgebied van de andere Partij ("zelfafhandeling") of, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, te selecteren uit concurrerende agenten voor het verlenen van volledige of gedeeltelijke diensten. De rechten zijn slechts onderworpen aan fysieke beperkingen voortvloeiend uit overwegingen van luchthavenveiligheid. Waar zodanige overwegingen zelfafhandeling beletten, zullen gronddiensten voor alle luchtvaartmaatschappijen op gelijkwaardige basis beschikbaar zijn. De kosten zullen gebaseerd zijn op de kosten voor de dienstverlening verstrekt; en zodanige diensten zullen vergelijkbaar zijn met de soort en kwaliteit van diensten alsof zelfafhandeling mogelijk was.
4. Een luchtvaartmaatschappij van een Partij mag zich bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere Partij, zowel direct als naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij, door tussenkomst van haar agenten, behalve als specifiek bepaald door de charterregelingen van het land waarin de charter aanvangt welke verband houden met de bescherming van passagiersgelden en de rechten van passagiers met betrekking tot annulering en restitutie. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen, en iedere persoon is vrij zodanig vervoer te kopen, in de valuta van dat grondgebied of in vrijelijk inwisselbare valuta.
5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op haar eis, plaatselijke inkomsten welke de plaatselijk uitgegeven bedragen te boven gaan, in te wisselen en over te maken naar haar land en, behalve wanneer dat strijdig is met de algemeen toepasselijke wet- of regelgeving, enig ander land of andere landen van haar keuze. Inwisseling en overmaking moeten onverwijld worden toegestaan zonder enige beperking of belasting ten aanzien daarvan, tegen een wisselkoers welke van toepassing is op lopende transacties en overmakingen op de datum waarop de vervoerder de eerste aanvraag voor overmaking doet.
6. Het wordt de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij toegestaan plaatselijke uitgaven, met inbegrip van aankopen van brandstof, binnen het grondgebied van de

andere Partij te betalen in de plaatselijke valuta. Te hunner goeddunken, mogen de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij zodanige uitgaven binnen het grondgebied van de andere Partij voldoen in vrijelijk inwisselbare valuta overeenkomstig de plaatselijke valutaregelingen.

7. Bij het uitvoeren of aanbieden van de geautoriseerde diensten krachtens deze Overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een Partij marketingsamenwerkingsafspraken aangaan zoals blocked-space, code-sharing of leasing, met

a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een der Partijen; en

b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land;

mits alle deelnemers aan dergelijke afspraken (i) naar behoren gemachtigd zijn en (ii) voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op zodanige afspraken.

8. Het wordt luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van beide Partijen toegestaan, zonder beperking, om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van elk vervoer over land voor vracht naar en vanuit enig punt binnen de grondgebieden van de Partijen of in derde landen, met inbegrip van en vanuit alle luchthavens met douanefaciliteiten en vracht in entrepot te vervoeren krachtens de toepasselijke wetten en regelingen. Zodanige vracht, verplaatst hetzij over land of door de lucht, zal toegang hebben tot afhandeling door en faciliteiten van de luchthavendouane. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun eigen vervoer over land uit te voeren of daarin te voorzien door middel van regelingen met andere transporteurs over land, met inbegrip van vervoer over land uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van vracht. Zodanige intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen één enkele doorvoerprijs van begin tot eindpunt, vervoer door de lucht en over land gecombineerd, op voorwaarde dat vervoerders niet worden misleid omtrent de feiten betreffende zodanig vervoer.

Artikel 9

Douanerechten en -kosten

1. Luchtvaartuigen geëxploiteerd voor internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, hun normale uitrustingsstukken, gronduitrusting, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), boordvoorraden (met inbegrip van, maar niet beperkt tot voedingsmiddelen, dranken en alcoholische dranken, tabak en andere producten bestemd voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht), en andere artikelen bestemd voor en gebruikt uitsluitend in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen die worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, worden bij binnenkomst op het grondgebied van een

Partij op basis van reciprociteit vrijgesteld van alle invoerbepalingen, eigendomsbelastingen en kapitaalheffingen, douanerechten, accijnzen en soortgelijke lasten en kosten die (a) worden opgelegd door de nationale autoriteiten, en (b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, mits zodanige uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Eveneens zijn vrijgesteld, op basis van reciprociteit, van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en kosten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van kosten gebaseerd op de kosten van de dienstverlening:

a. boordvoorraden gebracht of geleverd binnen het grondgebied van een Partij en aan boord genomen, binnen redelijke grenzen, voor gebruik op uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, ook wanneer zodanige voorraden gebruikt zullen worden op een deel van de reis welke wordt uitgevoerd boven het grondgebied van de Partij in welke ze aan boord zijn genomen;

b. gronduitrustingsstukken en reserve-onderdelen (met inbegrip van motoren) gebracht binnen het grondgebied van een Partij voor het servicen, onderhouden of repareren van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij dat wordt ingezet voor internationaal luchtvervoer;

c. brandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden gebracht of geleverd binnen het grondgebied van een Partij voor gebruik in een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij dat wordt ingezet voor internationaal luchtvervoer, ook wanneer zodanige voorraden gebruikt zullen worden op een deel van de reis welke wordt uitgevoerd boven het grondgebied van de Partij in welke ze aan boord zijn genomen; en

d. promotie- en reclamemateriaal gebracht of geleverd binnen het grondgebied van een Partij en aan boord genomen, binnen redelijke grenzen, voor gebruik op uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, ook wanneer zodanig materiaal gebruikt zal worden op een deel van de reis welke wordt uitgevoerd boven het grondgebied van de Partij in welke het aan boord is genomen.

3. Uitrustingsstukken en voorraden bedoeld in lid 1 en 2 van dit artikel mogen worden geëist onder toezicht of controle te staan van de bevoegde autoriteiten.

4. De vrijstellingen waarin dit artikel voorziet, zijn ook beschikbaar wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een Partij een overeenkomst zijn aangegaan met een andere luchtvaartmaatschappij, welke eveneens zodanige vrijstellingen geniet die zijn verleend door de andere Partij, voor het lenen of overbrengen binnen het grondgebied van de andere Partij, van de goederen gespecificeerd in lid 1 en 2 van dit artikel.

Artikel 10

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die opgelegd kunnen worden door de bevoegde heffende autoriteiten of lichamen van elke Partij op de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij moeten billijk, redelijk, niet onbillijk discriminerend en gelijkelijk verdeeld onder de gebruikerscategorieën zijn. In elk geval worden alle zodanige gebruiksrechten berekend aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij op voorwaarden welke niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden beschikbaar voor enige andere luchtvaartmaatschappij op het tijdstip dat de heffingen worden vastgesteld.
2. Gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen de volledige kosten van de bevoegde heffende autoriteiten of lichamen voor het verlenen van de toepasselijke luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaartnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem weergeven, maar niet overschrijden. Zodanige heffingen mogen een redelijk rendement op de activa, na afschrijving, omvatten. Faciliteiten en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, moeten op efficiënte en economische basis worden verstrekt.
3. Elke Partij zal overleg tussen de bevoegde heffende autoriteiten of lichamen binnen haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en faciliteiten aanmoedigen en de bevoegde heffende autoriteiten of lichamen en luchtvaartmaatschappijen aansporen zodanige informatie uit te wisselen als nodig mocht zijn voor een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen van lid 1 en 2 van dit artikel. Elke Partij moedigt de bevoegde heffende autoriteiten aan gebruikers, met inachtneming van een redelijke termijn, kennis te geven van elk voorstel tot verandering in de gebruikersheffing om de gebruikers in staat te stellen hun standpunten kenbaar te maken voordat de veranderingen worden aangebracht.
4. Geen van de Partijen zal, bij geschillenbeslechtsprocedures in gevolge artikel 14, worden geacht het bepaalde in dit artikel te hebben overtreden, tenzij ze (a) verzuimt een beoordeling van de heffing of praktijk die het onderwerp is van een klacht door de andere Partij, te ondernemen binnen een redelijke tijdspanne; of (b) na zodanige beoordeling verzuimt alle stappen die in haar macht liggen te ondernemen voor het corrigeren van de heffing of de praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel.

Artikel 11

Eerlijke Concurrentie

1. Elke Partij zal de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen eerlijke en gelijke kansen bieden tot mededinging bij het voorzien in het internationaal luchtvervoer beheerst door deze Overeenkomst.

2. Elke Partij zal elke luchtvaartmaatschappij toestaan de frequentie en capaciteit te bepalen van het internationaal luchtvervoer dat ze aanbiedt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht, zal geen van de Partijen eenzijdig beperkingen opleggen aan het verkeersvolume, de frequentie, of de regelmaat van de dienst, of het type luchtvaartuig of de typen luchtvaartuigen geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, behalve waar eventueel vereist om douane-, technische, operationele of milieutechnische redenen onder uniforme voorwaarden verenigbaar met artikel 15 van het Verdrag.

3. Geen van de Partijen zal de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij een vereiste van eerste optie, een verhouding tussen het aantal vluchten en het aantal passagiers, vergoeding voor het verlenen van geen bezwaar, of enige andere vereiste met betrekking tot capaciteit, frequentie, of vervoer welke onverenigbaar zou zijn met het doel van deze Overeenkomst, opleggen.

4. Geen van de Partijen zal van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij het indienen van vluchtschema's, chartervluchtplannen of uitvoeringsplannen voor goedkeuring eisen, behalve als eventueel vereist op niet-discriminerende basis voor het afdwingen van de uniforme voorwaarden als voorzien in lid 2 van dit Artikel of als specifiek geautoriseerd door deze Overeenkomst. Indien een Partij indiening vereist voor informatieve doeleinden, zal ze de administratieve belasting van tussenpersonen in het luchtvervoer en luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij met betrekking tot indieningsvereisten en -procedures tot een minimum beperken.

Artikel 12

Prijsbepaling

1. Elke Partij staat toe dat de prijzen voor luchtvervoer worden vastgesteld door de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen op basis van commerciële marktoverwegingen. Tussenkost van de Partijen zal zich beperken tot:

- a. voorkoming van onredelijk discriminerende prijzen of praktijken;
- b. bescherming van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of restrictief zijn ten gevolge van misbruik van een machtspositie; en
- c. bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn ten gevolge van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.

2. Een Partij mag kennisgeving aan of indiening bij haar luchtvaartautoriteiten van prijzen die in rekening gebracht zullen worden naar of vanuit haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, eisen. Geëist mag worden dat zodanige kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen niet later geschiedt dan de initiële aanbieding van een prijs, ongeacht de vorm, elektronisch of anderszins, waarin de prijs wordt aangeboden.

3. Geen van de Partijen zal eenzijdige actie ondernemen voor het beletten van de introductie of handhaving van een prijs die wordt voorgesteld of in rekening wordt gebracht door (i) een luchtvaartmaatschappij van een Partij voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Partijen, of (ii) een luchtvaartmaatschappij van een Partij voor internationaal luchtvervoer op interline- of intralijne basis. Indien een van de Partijen van mening is dat zodanige prijs onverenigbaar is met de overwegingen uiteengezet in lid 1 van dit artikel, zal ze overleg aanvragen en de andere Partij zo snel mogelijk in kennis stellen van de redenen voor haar misnoegen. Dit overleg zal uiterlijk 30 dagen na ontvangst van het verzoek worden gehouden, en de Partijen zullen samenwerken bij het verkrijgen van informatie nodig voor een weloverwogen oplossing van de kwestie. Indien de Partijen overeenstemming bereiken met betrekking tot een prijs waaromtrent een kennisgeving van ongenoegen is gegeven, zal elke Partij zich inspannen om zodanige overeenstemming te implementeren. Zonder zodanige wederzijdse overeenstemming, zal de prijs van kracht worden of van kracht blijven.

Artikel 13

Overleg

Een Partij mag te allen tijde overleg verzoeken in verband met deze Overeenkomst. Dergelijk overleg zal op de vroegst mogelijke datum aanvangen, doch niet later dan 60 dagen na de datum waarop de andere Partij het verzoek ontvangt, tenzij anders overeengekomen.

Artikel 14

Beslechting van Geschillen

1. Elk geschil voortvloeiende uit deze Overeenkomst, uitgezonderd die welke voortvloeien uit artikel 12 (Prijsbepaling), dat niet wordt opgelost binnen 30 dagen na de datum vastgesteld voor overleg ingevolge een verzoek om overleg krachtens artikel 13, mag in overeenstemming tussen de Partijen, voor beslechtiging worden verwezen naar een persoon of instantie. Indien de Partijen niet aldus zijn overeengekomen, mag een Partij via diplomatieke kanalen aan de andere Partij schriftelijke kennisgeving doen toekomen dat hij het verzoek doet dat het geschil aan arbitrage wordt onderworpen.

2. Arbitrage geschiedt door een tribunaal van drie scheidsrechters dat als volgt zal worden gevormd:

a. Binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek tot arbitrage, benoemt elke Partij één scheidsrechter. Binnen 60 dagen nadat deze 2 scheidsrechters zijn benoemd, zullen zij in onderlinge overeenstemming een derde scheidsrechter aanwijzen, die zal fungeren als Voorzitter van het scheidsgerecht.

b. Indien een van de Partijen verzuimt een scheidsrechter te benoemen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangewezen overeenkomstig paragraaf a van dit lid, mag een Partij de Voorzitter van de Raad van de Internationale

Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de nodige scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen binnen 30 dagen. Indien de Voorzitter van de Raad dezelfde nationaliteit draagt als een van de Partijen, doet de Vice-Voorzitter met de meeste anciënniteit die niet op die grond gediskwalificeerd is, de benoeming.

3. Het scheidsgerecht is bevoegd de reikwijdte van zijn jurisdictie krachtens deze Overeenkomst te bepalen en, behalve als anderszins overeengekomen door de Partijen, zijn eigen reglement van orde vast te stellen. Het scheidsgerecht mag, zodra het is ingesteld, op verzoek van een Partij maatregelen voor een tussenoplossing aanbevelen in afwachting van zijn einduitspraak. Indien een der Partijen zulks verzoekt of indien het scheidsgerecht het gepast acht, wordt uiterlijk 15 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld een vergadering gehouden voor het vaststellen van de exacte kwesties die bij arbitrage moeten worden afgedaan, en de specifieke procedures die gevolgd moeten worden.

4. Behalve als anderszins overeengekomen door de Partijen of als bevolen door het scheidsgerecht, wordt de verklaring van eis ingediend binnen 45 dagen vanaf het tijdstip waarop het scheidsgerecht volledig is samengesteld, en de verklaring van verweer wordt 60 dagen daarna ingediend. Een eventueel antwoord van de eiser moet worden ingediend binnen 30 dagen na de indiening van de verklaring van verweer. Een antwoord van de gedaagde moet worden ingediend binnen 30 dagen daarna. Indien een der Partijen daarom vraagt of indien het scheidsgerecht dat gepast acht, zal het scheidsgerecht een hoorzitting houden binnen 45 dagen nadat het laatste pleidooi verwacht wordt.

5. Het scheidsgerecht zal pogen een schriftelijke beslissing uit te brengen binnen 30 dagen na voltooiing van de hoorzitting of, indien geen hoorzitting wordt gehouden, na indiening van het laatste pleidooi. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht prevaleert.

6. De Partijen kunnen binnen 15 dagen nadat de beslissing is gegeven verzoeken om toelichting daarvan indien en iedere toelichting wordt gegeven binnen 15 dagen na zodanig verzoek.

7. Elk der Partijen zal, voor zover consistent met haar nationale wetgeving, elke beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht volledig van kracht doen zijn.

8. De uitgaven van het scheidsgerecht, waaronder inbegrepen de honoraria en uitgaven van de scheidsrechters, worden gelijkelijk verdeeld onder de Partijen. Alle uitgaven gemaakt door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in verband met de procedures van lid 2b van dit artikel worden beschouwd als deel van de uitgaven van het scheidsgerecht.

Artikel 15

Wijzigingen

1. Deze Overeenkomst mag te allen tijde, schriftelijk, worden gewijzigd door de Partijen.
2. Indien, na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, beide Partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst waarin de aangelegenheden vallende onder deze Overeenkomst worden behandeld, zullen de Partijen elkaar raadplegen om te bepalen of en in welke mate deze Overeenkomst gewijzigd zou moeten worden.
3. Wijzigingen van deze Overeenkomst treden in werking wanneer bevestigd door uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel 16

Opzegging

Een Partij mag, te allen tijde, de andere Partij schriftelijk in kennis stellen van haar besluit om deze Overeenkomst op te zeggen. Zodanige kennisgeving zal gelijktijdig ook worden verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze Overeenkomst wordt beëindigd om middernacht (op de plaats van ontvangst van de kennisgeving door de andere Partij) onmiddellijk vóór het verstrijken van een jaar sinds de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Partij, tenzij de kennisgeving bij overeenkomst van Partijen wordt ingetrokken vóór het eind van deze periode.

Artikel 17

Registratie bij ICAO

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

Artikel 18

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking na uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Partijen die bevestigen dat alle noodzakelijke nationale procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn vervuld.

2. Bij de inwerkingtreding, treedt deze Overeenkomst in de plaats van de Overeenkomst tussen de Regering van de Verenigde Staten van Amerika en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend te Washington op 3 april 1957, als gewijzigd.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

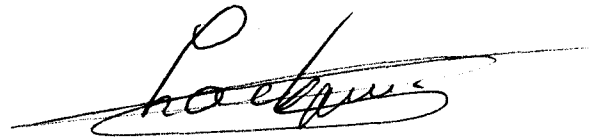
GEDAAN te Paramaribo, heden 8 juli 2013, in twee originelen, in de Nederlandse en Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

VOOR DE REGERING VAN DE
VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIC SURINAME



Jay Anania
Buitengewoon en
Gevolmachtigde Ambassadeur



Winston G. Lackin
Minister van Buitenlandse Zaken