

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1969 Nr. 61

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Kongo inzake het luchtvervoer, met Bijlage;
's-Gravenhage, 3 februari 1969*

B. TEKST

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

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et
le Gouvernement de la République du Congo,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens
entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Congo et de
poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération inter-
nationale dans ce domaine,

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les disposi-
tions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale
signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I

Généralités

Article 1er

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits
spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations
aériennes civiles internationales énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 2

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe

1°) Le mot „territoire” s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

2°) Seront également exonérés des ces mêmes droits ou taxes à l'égard du Royaume des Pays-Bas, le Ministre chargé des transports aériens, en ce qui concerne la République du Congo, le Ministre chargé des transports aériens.

3°) L'expression „Entreprise désignée” signifie l'entreprise de transports aériens que les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante auront nommément désignée comme étant l'instrument choisi par elles pour exploiter les droits de trafic prévus au présent Accord et qui aura été agréée par l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions des articles 10, 11 et 13 ci-après.

Article 3

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

2°) Seront également exonérés des ces mêmes droits ou taxes à l'exception des redevances ou taxes représentatives de services rendus:

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

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés à la navigation internationale de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante;

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

3°) Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre

Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées à l'Annexe ci-jointe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 5

1°) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans des limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie Contractante.

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

3°) Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie Contractante ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6

1°) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord et de son Annexe.

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

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

éventuellement précédé par une ratification suivant les dispositions constitutionnelles propres à chacune des deux Parties Contractantes. En ce qui concerne l'Annexe, les modifications y apportées entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un simple échange de notes par voie diplomatique.

Article 7

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours (15) après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 8

1°) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 6, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un Tribunal arbitral.

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

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

3°) Le Tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

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

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

6°) Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

TITRE II

Services agréés

Article 9

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la République du Congo et réciproquement, le Gouvernement de la République du Congo accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit de faire exploiter par l'entreprise aérienne désignée par chacun d'eux, les services aériens spécifiés au tableau de routes figurant à l'Annexe du présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression „Services agréés”.

Article 10

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

2°) Dès réception de cette désignation l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de celles de l'article 11 du présent Accord, accorder sans délai, à l'entreprise de transports aériens désignée, les autorisations d'exploitation appropriées.

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

Article 11

1°) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 10 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

2°) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 9 du présent Accord lorsque:

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

b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements, visées à l'article 5, de la Partie Contractante qui a accordé ces droits ou que

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

3°) A moins, que la révocation ou la suspension ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation, prévue à l'article 6, avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation il sera recouru à l'arbitrage, conformément à l'article 8.

Article 12

L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays Bas conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire de la République du Congo du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes du Royaume des Pays Bas énumérées à l'Annexe ci-jointe.

L'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République du Congo conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire du Royaume des Pays-Bas du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes de la République du Congo énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 13

En application des articles 77 et 79 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale visant la création par deux ou plusieurs Etats d'organisations d'exploitation en commun ou d'organismes internationaux d'exploitation, le Gouvernement du Royaume des Pays Bas accepte que le Gouvernement de la République du Congo, conformément aux articles 4 et 2 et aux pièces annexes du Traité relatif aux Transports Aériens en Afrique signé par la République du Congo à Yaoundé le 28 mars 1961, se réserve le droit de désigner la Société Air Afrique comme instrument choisi par la République du Congo pour l'exploitation des services agréés.

Article 14

1°) L'exploitation des services agréés entre le territoire du Royaume des Pays-Bas et le territoire de la République du Congo ou vice versa, services exploités sur les routes figurant au Tableau annexé au présent Accord, constitue, pour les deux pays, un droit fondamental et primordial.

2°) Les deux Parties Contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord.

Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

3°) Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 15

1°) Sur chacune des routes figurant à l'Annexe du présent Accord, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

2°) La ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au 1er alinéa du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

3°) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises aériennes désignées devront décider entre elles de mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités Aéronautiques de leur pays respectif qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

4°) Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle devrait offrir compte tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause.

L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 16

1°) Les entreprises aériennes désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours (30) au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera aux changements ultérieurs.

2°) Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres de l'entreprise désignée pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 17

Les deux Parties Contractantes conviennent de se consulter chaque fois que besoin sera afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

Article 18

1°) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les routes de la République du Congo et du Royaume des Pays Bas figurant au présent Accord sera faite, dans la mesure du possible, par accord entre les entreprises désignées.

Ces entreprises procéderont par entente directe après consultation s'il y a lieu des entreprises de transports aériens de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

Ces entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA).

2°) Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente jours (30) avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans les cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces Autorités.

3°) Si les entreprises de transports aériens désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 1°) ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraph 2°) précédent, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 8 du présent Accord.

Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui aura fait connaître son désaccord aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs antérieurement en vigueur.

TITRE III

Dispositions finales

Article 19

Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

Article 20

Le présent Accord et son Annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistré.

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

FAIT à La Haye, le 3 février 1969, en double exemplaire en langue française.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

(s.) H. J. DE KOSTER

Pour le Gouvernement de la République du Congo:

(s.) YAYOS

ANNEXE

Tableaux de routes

1. Routes Congolaises

Brazzaville – Zürich ou Genève – Francfort – Bruxelles – Amsterdam et au-delà vers un point en Scandinavie et vice versa.

2. Routes Néerlandaises

Amsterdam – Zürich ou Genève – Rome – Kano – Brazzaville – Johannesburg et vice versa.

NOTA

1°) L'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes pourra faire escale en un ou plusieurs points intermédiaires et en des points au-delà du territoire de l'autre Partie Contractante, autres que ceux spécifiés aux tableaux de routes, mais sans droits de trafic entre ce ou ces points et le territoire de cette dernière Partie Contractante.

2°) L'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes peut omettre de faire escale en un ou plusieurs des points spécifiés sur tout ou partie des vols ou en assurer la desserte dans un ordre différent.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Kongo inzake het luchtvervoer

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en
de Regering van de Republiek Kongo,

Verlangende de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Kongo te bevorderen en zoveel mogelijk te streven naar internationale samenwerking op dit gebied;

Verlangende met betrekking tot dit vervoer de beginselen en bepalingen toe te passen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het oog op de vestiging van de in-

ternationale burgerlijke luchtverbindingen, vermeld in de hierbij gevoegde Bijlage.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage:

1) heeft het woord „grondgebied” de betekenis zoals gedefinieerd in artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart;

2) betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteit”: voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister belast met het luchtvervoer; voor wat betreft de Republiek Kongo, de Minister belast met het luchtvervoer;

3) betekent de uitdrukking „Aangewezen maatschappij” de luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij met name hebben aangewezen als de door hen gekozen organisatie voor het exploiteren van de verkeersrechten voorzien in deze Overeenkomst en die door de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig de bepalingen van de hierna volgende artikelen 10, 11 en 13 is aanvaard.

Artikel 3

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

2) Van dezelfde rechten of heffingen zijn eveneens vrijgesteld, met uitzondering van accijnzen of heffingen voor bewezen diensten:

a) alle soorten boordproviand, opgenomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen de grenzen als vastgesteld door de autoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij en aan boord genomen van de luchtvaartuigen die een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzorgen;

b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het onderhoud of het herstellen van de luchtvaartuigen gebruikt in het internationale luchtverkeer van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) de motorbrandstoffen en smeeroliën bestemd voor de bevoorradings van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het internationale luchtverkeer

gebruikte luchtvaartuigen, zelfs indien deze voorraden moeten worden gebruikt op het trajectgedeelte uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop deze voorraden aan boord zijn genomen.

3) De normale boorduitrusting, evenals de materialen en voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij bevinden, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet gelost worden dan met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied.

In dit geval kunnen zij onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat ze weer worden uitgevoerd of totdat daarvan aangifte bij de douane is gedaan.

Artikel 4

De bewijzen van luchtwaardigheid en de bewijzen van bevoegdheid, uitgereikt of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen en welke niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend wat betreft de exploitatie van de luchtdiensten vermeld in de hierbijbehorende Bijlage.

Niettemin behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor om, wat betreft het vliegen over haar eigen grondgebied, de aan haar eigen onderdanen door de andere Overeenkomstsluitende Partij verleende bewijzen van bevoegdheid niet als geldig te erkennen.

Artikel 5

1) De wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij betrekking hebbende op het binnenkomen in en het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, gebruikt in de internationale luchtvaart of betrekking hebbende op de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2) De passagiers, de bemanningsleden en de verladers van goederen dienen, hetzij persoonlijk, hetzij door bemiddeling van een derde handelende in hun naam en voor hun rekening, zich te houden aan de wetten en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij het binnenkomen, het verblijf en het vertrek regelen van de passagiers, bemanningsleden en goederen, zoals b.v. die welke betrekking hebben op het binnenkomen, de uitreisformaliteiten, de immigratie, de douane en de maatregelen die voortvloeien uit de gezondheidsvoorschriften.

3) Reizigers op doorreis via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden slechts aan een zeer vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en goederen die rechtstreeks worden

doorgevoerd zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 6

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde om overleg tussen de bevoegde autoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken inzake de uitlegging, toepassing of wijzigingen van deze Overeenkomst en van haar Bijlage.

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

3) Indien men besluit wijzigingen in deze Overeenkomst aan te brengen, dan worden deze van kracht na bevestiging bij diplomatieke notawisseling. Deze notawisseling kan eventueel voorafgegaan worden door bekrachtiging overeenkomstig de grondwettelijke bepalingen van elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen.

In de Bijlage aangebrachte wijzigingen worden van kracht zodra ze zijn bevestigd door middel van een eenvoudige diplomatieke notawisseling.

Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de wens te kennen geven, deze Overeenkomst op te zeggen. Een zodanige kennisgeving wordt tegelijkertijd gedaan aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De opzegging treedt in werking één jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving vóór het einde van deze periode in gemeen overleg wordt ingetrokken. Ingeval de Overeenkomstsluitende Partij welke een dergelijke kennisgeving ontvangt, de ontvangst daarvan niet zou bevestigen, wordt die kennisgeving geacht te zijn ontvangen vijftien (15) dagen na ontvangst daarvan bij de zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 8

1) Ingeval regeling van een geschil betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 niet mogelijk is gebleken, hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten, hetzij tussen de Regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen, wordt het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een scheidsgerecht voorgelegd.

2) Dit scheidsgerecht zal uit drie leden zijn samengesteld. Elk van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsrechter aan en deze beide scheidsrechters dienen tot overeenstemming te komen omtrent de aanwijzing van een onderdaan van een derde staat als Voorzitter.

Indien binnen een tijdsverloop van twee maanden vanaf de datum waarop een van beide Regeringen de scheidsrechterlijke regeling van het geschil heeft voorgesteld, de beide scheidsrechters niet zijn aangewezen, of indien in de loop van de daarop volgende maand de scheidsrechters niet tot overeenstemming zijn gekomen omtrent de aanwijzing van een Voorzitter, kan elke Overeenkomstsluitende Partij de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken over te gaan tot de nodige aanwijzingen.

3) Het Scheidsgerecht neemt, indien het er niet in slaagt het geschil in der minne te schikken, een beslissing bij meerderheid van stemmen. Voorzover de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen, stelt het zelf zijn procedureregels vast en bepaalt het zelf zijn zetel.

4) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan de voorlopige maatregelen die tijdens het proces kunnen worden voorgeschreven, alsook aan de scheidsrechterlijke uitspraak, welke in ieder geval als definitief wordt beschouwd.

5) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zich niet houdt aan de scheidsrechterlijke beslissingen, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang deze nalatigheid duurt, de rechten of voorrechten welke zij krachtens deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij had verleend, beperken, opschorren of intrekken.

6) Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt de vergoeding voor de werkzaamheden van haar scheidsrechter op zich, alsook de helft van de vergoeding van de aangewezen Voorzitter.

Artikel 9

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de Regering van de Republiek Kongo en omgekeerd verleent de Regering van de Republiek Kongo aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om door de luchtvaartmaatschappij, door ieder van beide aangewezen, de luchtdiensten te doen exploiteren, welke zijn omschreven in de Routetabel voorkomende in de Bijlage bij deze Overeenkomst. Deze diensten zullen verder worden aangeduid met de uitdrukking „overeengekomen diensten”.

Artikel 10

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de aangegeven routes en doet hiervan mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2) Na ontvangst van deze mededeling houdende aanwijzing dient de andere Overeenkomstsluitende Partij behoudens de bepalingen

van lid 3 van dit artikel en die van artikel 11 van deze Overeenkomst, onverwijld aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij de passende exploitatievergunningen te verlenen.

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

Artikel 11

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen voorzien in lid 2 van artikel 10 niet te verlenen, indien de genoemde Overeenkomstsluitende Partij er niet van overtuigd is dat een aanzienlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij welke de maatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij.

2) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, van de rechten omschreven in artikel 9 van deze Overeenkomst, te schorsen indien:

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

b) deze maatschappij zich niet gehouden heeft aan de in artikel 5 bedoelde wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten heeft verleend, of indien

c) deze maatschappij de exploitatie niet uitvoert onder de voorwaarden gesteld in deze Overeenkomst.

3) Tenzij de intrekking of de schorsing noodzakelijk is om nieuwe inbreuken op de bedoelde wetten en voorschriften te voorkomen, kan een zodanig recht niet worden uitgeoefend dan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, als voorzien in artikel 6. Ingeval dit overleg faalt, wordt overgegaan tot een scheidsrechterlijke uitspraak, overeenkomstig artikel 8.

Artikel 12

De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet op het

grondgebied van de Republiek Kongo het recht om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen op te nemen of af te zetten op de landingsplaatsen en op de routes van het Koninkrijk der Nederlanden, vermeld in de hierbijgevoegde Bijlage.

De door de Regering van de Republiek Kongo krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen op te nemen of af te zetten op de landingsplaatsen en op de routes van de Republiek Kongo, vermeld in de hierbijgevoegde Bijlage.

Artikel 13

Met toepassing van de artikelen 77 en 79 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, die voorzien in het instellen door twee of meer Staten van gemeenschappelijke exploitatieorganisaties of van internationale exploitatieorganen, aanvaardt de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden dat de Regering van de Republiek Kongo, overeenkomstig de artikelen 4 en 2 en de bijlagen bij het Verdrag inzake Luchtvervoer in Afrika, ondertekend door Kongo te Yaoundé op 28 maart 1961, zich het recht voorbehoudt de maatschappij Air Afrique aan te wijzen als de door de Republiek Kongo gekozen organisatie voor het exploiteren van de overeengekomen diensten.

Artikel 14

1) De exploitatie van de overeengekomen diensten tussen het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden en het grondgebied van de Republiek Kongo of omgekeerd, welke diensten geëxploiteerd worden op de routes voorkomende in de Tabel behorende bij deze Overeenkomst, vormt voor beide landen een fundamenteel en onwrikbaar recht.

2) Beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn het eens om het beginsel van gelijkheid en van wederkerigheid van toepassing te doen zijn op alle terreinen die betrekking hebben op de uitoefening van de rechten voortvloeiende uit deze Overeenkomst.

De door de beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappijen zijn verzekerd van een billijke en rechtvaardige behandeling; zij dienen gelijke mogelijkheden en gelijke rechten te genieten en het beginsel van een gelijke verdeling van de aan te bieden vervoerscapaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten te eerbiedigen.

3) Zij dienen op de gemeenschappelijke trajecten rekening te houden met hun wederzijdse belangen teneinde hun onderscheiden diensten niet onredelijk te treffen.

Artikel 15

1) Op elk van de routes voorkomende in de Bijlage bij deze Overeenkomst hebben de overeengekomen diensten als primair doel het verschaffen, bij een redelijk te achten beladingsgraad, van een vervoerscapaciteit welke aangepast is aan de normale en redelijkerwijze te voorziene behoeften van het internationale luchtverkeer, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij welke de genoemde diensten exploiteert, heeft aangewezen.

2) De door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappij(en) kan (kunnen) binnen de grenzen van de globale vervoerscapaciteit als voorzien in het eerste lid van dit artikel, voldoen aan de verkeersbehoeften tussen de grondgebieden van derde Staten gelegen op de overeengekomen routes en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, daarbij rekening houdende met de plaatselijke en regionale diensten.

3) Teneinde te kunnen voldoen aan onvoorziene of tijdelijke vraag naar verkeer op diezelfde routes, dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen onderling te beslissen over passende maatregelen om aan deze tijdelijke toeneming van het verkeer tegemoet te komen. Zij brengen hiervan onmiddellijk verslag uit aan de luchtvaartautoriteiten van hun onderscheiden landen, die met elkaar overleg kunnen plegen indien zij zulks nuttig achten

4) Ingeval een maatschappij aangewezen door een der Overeenkomstsluitende Partijen op een of meer routes, hetzij een gedeelte, hetzij het totaal van de vervoerscapaciteit welke zij, rekening houdende met haar rechten, mag aanbieden, niet wenst te gebruiken, verstaat zij zich met de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij teneinde aan haar voor een bepaalde tijd het totaal of een gedeelte van de betrokken vervoerscapaciteit over te dragen.

De aangewezen maatschappij die alle of een gedeelte van haar rechten heeft overgedragen kan deze aan het einde van de genoemde periode hernemen.

Artikel 16

1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen doen minstens dertig (30) dagen voordat zij een begin maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen mededeling van de aard van het vervoer, de te gebruiken vliegtuigtypen en de voorgenomen dienstregelingen. Dezelfde regel geldt ten aanzien van latere wijzigingen.

2) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verschaffen op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij alle lopende statistieken en andere statistische gegevens betreffende de aangewezen luchtvaartmaatschappij

welke redelijkerwijze verlangd kunnen worden voor de controle van de door de aangewezen maatschappij van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangeboden vervoerscapaciteit. Die statistieken omvatten alle gegevens welke benodigd zijn om de omvang, de herkomst en bestemming van het verkeer vast te stellen.

Artikel 17

De beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen met elkaar overleg te plegen telkens wanneer zulks nodig is voor de coördinatie van hun onderscheiden luchtdiensten.

Artikel 18

1) De vaststelling van de tarieven welke zullen worden toegepast op de overeengekomen diensten op de routes van de Republiek Kongo en van het Koninkrijk der Nederlanden, vermeld in deze Overeenkomst, geschiedt zoveel mogelijk in overeenstemming tussen de aangewezen maatschappijen.

Deze maatschappijen plegen rechtstreeks overleg, indien daartoe aanleiding bestaat na overleg met de luchtvaartmaatschappijen van derde landen die diensten exploiteren op dezelfde routes in hun geheel of op gedeelten daarvan.

Deze maatschappijen dienen voor het bereiken van deze overeenstemming zoveel mogelijk gebruik te maken van de procedure voor het vaststellen van tarieven, bepaald door de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA).

2) De aldus vastgestelde tarieven dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij, tenminste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding; deze termijn kan in bijzondere gevallen, onder voorbehoud van goedkeuring van die autoriteiten, korter zijn.

3) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de vaststelling van een tarief volgens het bepaalde in lid 1) van dit artikel of indien een der Overeenkomstsluitende Partijen mededeling doet, niet te kunnen instemmen met het tarief dat haar volgens het bepaalde in voorgaand lid 2) is voorgelegd, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen tot een bevredigende regeling te komen.

In laatste instantie kan een beroep worden gedaan op het scheidsrecht als voorzien in artikel 8 van deze Overeenkomst. Zolang de scheidsrechterlijke uitspraak niet is gedaan, heeft de Overeenkomstsluitende Partij die heeft medegedeeld met een tarief niet te kunnen instemmen, het recht van de andere Overeenkomstsluitende Partij te eisen dat de eerder geldende tarieven worden gehandhaafd.

Artikel 19

Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de andere in kennis van de voltooiing der grondwettelijke procedures, vereist voor de inwerkingstelling van deze Overeenkomst, welke van kracht zal worden op de dag der laatstontvangen kennisgeving.

Artikel 20

Deze Overeenkomst en haar Bijlage worden ter registratie aangeboden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage, 3 februari 1969, in tweevoud in de Franse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) H. J. DE KOSTER

Voor de Regering van de Republiek Kongo:

(w.g.) YAYOS

BIJLAGE

Routetabel

I. *Kongolese routes*

Brazzaville – Zürich of Genève – Frankfort – Brussel – Amsterdam en naar een verder gelegen punt in Scandinavië en terug.

II. *Nederlandse routes*

Amsterdam – Zürich of Genève – Rome – Kano – Brazzaville – Johannesburg en terug.

Opmerkingen

1) De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij kan landen op een of meer tussenliggende punten en op verder gelegen punten dan het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij die niet zijn aangegeven in de routetabellen, doch zonder recht op vervoer tussen dit punt of die punten en het grondgebied van de laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

2) De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij kan het landen op een of meer van de aangegeven punten op alle of een gedeelte van de vluchten overslaan of deze punten in een andere volgorde aandoen.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 19 in werking treden op de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander in kennis hebben gesteld van de voltooiing der grondwettelijke procedures, vereist voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 2, eerste lid, voor het gehele Koninkrijk gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 18, eerste lid, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de zesde mei 1969.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
DE JONG.