

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2014 Nr. 108

---

---

A. TITEL

*Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Congo inzake luchtdiensten;  
(met bijlage)  
's-Gravenhage, 30 april 2014*

B. TEKST

**Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Congo**

Preamble

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Congo, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Congo for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

## CHAPTER I.

## INTRODUCTION

## Article 1

*Definitions*

For the purpose of this Agreement:

a) the term “Aeronautical Authorities” means: for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and the Environment; for the Republic of Congo, the Minister of Transports, Civil Aviation and Marine Merchant, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;

b) the terms “Agreed Services” and “Specified Route” mean: International Air Services pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

c) the term “Agreement” means: this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;

d) the terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) the term “Change of Aircraft” means: the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;

f) the term “the Convention” means: the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any Amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and Amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

g) the term “Designated Airline” means: the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement (Designation and Authorization);

h) the term “Stores” means: articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

i) the term “Prices” means: any amount, excluding government levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

(I) the conditions governing the availability and applicability of a Price;  
and

(II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;

j) the term “Territory” in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;

k) the term “User Charge” means: a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

l) the term “Capacity” means: the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);

m) the term “EU Member State” means: a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

n) the references in this Agreement to “EU Treaties” shall be construed as those made to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

## CHAPTER II.

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air transportation by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its Territory without landing;

b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and

c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up an discharging, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination;

d) The rights specified in this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party’s Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party.

## Article 3

*Designation and authorization*

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one or more Airlines to operate International Air Services on the Specified Routes and to substitute another Airline for an Airline previously designated.

2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to operate the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:

a) in the case of an Airline designated by the Kingdom of the Netherlands:

- (i) it is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating license in accordance with European Union law, or
- (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation, or
- (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by a Member State of the European Union or European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

b) in the case of an Airline designated by the Republic of Congo:

- (i) it is established in the Territory of the Republic of Congo and has a valid operating license in accordance with applicable law of the republic of Congo, or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Congo, or
  - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Congo and/or by nationals of the Republic of Congo;
- and that:

c) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Aviation Safety) and Article 16 (Aviation Security); and

d) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation and suspension of authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party:

a) in the case of an Airline designated by the Kingdom of the Netherlands:

- (i) it is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating license in accordance with European Union law; or
- (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identify in the designation; or
- (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Free Trade association and/or by nationals of such states, or

b) in the case of an Airline designated by the Republic of Congo:

- (i) it is not established in the Territory of the Republic of Congo or has no valid operating license in accordance with applicable law of the Republic of Congo; or
- (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Republic of Congo; or
- (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Republic of Congo and/or by nationals of Republic of Congo;

c) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;

d) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Aviation Safety) of this Agreement;

e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or

f) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties; such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.

### CHAPTER III.

#### COMMERCIAL PROVISIONS

##### Article 5

##### *Prices*

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting 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 because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any Price to be charged by the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price charged or proposed to be charged by (a) an Airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (b) an Airline of one Contracting Party for international air transportation between the Territory of the other Contracting Party and any other country.

If either Contracting Party considers any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall

be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new Price shall not take effect nor continue to be in effect.

4. Notwithstanding the foregoing, the Designated Airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party the information relating to the establishment of the Prices, in a manner and format as specified by such Authorities.

5. No Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated 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.

## Article 6

### *Commercial activities*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airway bill, both its own tickets and/or airway bills and any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services; and

c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any

other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.

4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling in the Territory of the other Contracting Party (“self handling”), or, at its option, select among competing agents or Airlines, for such services in whole or in part. This right 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.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:

a) The commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:

- (i) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
- (ii) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
- (iii) The designated Airline(s) of a third country;
- (iv) A cargo surface transportation provider of any country.

b) The operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;

c) All marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;

d) The total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline (s) on such Services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;

e) When holding out Air Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the Air Service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship; and

f) These provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo Air Services.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.

Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

7. The activities mentioned in this article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands this includes applicable European Union law.

#### Article 7

##### *Change of aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified 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 Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

## Article 8

*Fair competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow each Designated 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 Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated Airline(s) 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 purpose of this Agreement.

## CHAPTER IV.

## FINANCIAL PROVISIONS

## Article 9

*Taxes, customs duties and other charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, stores as well advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline(s) of one Contracting Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemption from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1, 2, and 3 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in the Territory of the European part of the Netherlands for use in aircraft of a Designated Airline of the Republic of Congo that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and the territory of another EU Member State.

## Article 10

*User charges*

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting 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 Airline(s) of the other Contracting 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 full cost 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 Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) 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.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review or the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) 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

*Double taxation*

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft, shall

be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

3. The provisions of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.

4. The provisions of this Article shall also apply to taxes levied on the basis of the gross receipts in respect of the carriage of passengers and cargo in international traffic.

5. The place of effective management of the enterprise of Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM N.V.) shall be deemed to be situated in the Netherlands, as long as the Netherlands has an exclusive taxing right with respect to the enterprise of KLM N.V. under the tax agreement concluded between the Netherlands and France.

6. The provision of paragraph 5 shall also apply in any situation where the air transport activities of the existing KLM N.V. would be continued fully or substantially by another person. This person shall be considered to be a resident of the Netherlands for the purposes of this Agreement.

7. Remuneration derived by a resident of a Contracting Party in respect of an employment exercised aboard an aircraft operated in international traffic, shall be taxable only in that Contracting Party.

8. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income (hereinafter: "tax agreement") in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in the previous paragraphs of this Article, the provisions of the tax agreement shall be applicable.

## Article 12

### *Currency conversion and transfer of funds*

1. Each Designated Airline(s) shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. The above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

2. On a basis of reciprocity, the conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such rev-

enues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Contracting Party in local currency or in freely convertible currencies.

4. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

## CHAPTER V.

### REGULATORY PROVISIONS

#### Article 13

##### *Application of laws, regulations and procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into, or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the said Territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers, and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline of the other Contracting Party

in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

#### Article 14

##### *Recognition of certificates and licenses*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates and competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other contracting party.

#### Article 15

##### *Aviation safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating, to air crew, aircraft or their operation adopted by other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action within 15 days or such longer period as may be agreed. If the Other Contracting Party does not act accordingly, this shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft has been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the case the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with the previous paragraphs of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Each Contracting Party shall see to it that Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the agreed services.

## Article 16

### *Aviation security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to each other to protect the safety 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 Contracting Parties shall act specifically in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the marketing of plastic explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the standards of aviation security and, so far as they are applied by them, the 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 who have their main 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. In this paragraph, the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Parties.

4. Each Contracting Party Shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo

(including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall provide mutual assistance by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measurable suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## CHAPTER VI.

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 17

##### *Timetable*

Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights nor operational plans by Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by

paragraph 2 of article 8 (Fair competition) or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement.

If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

#### Article 18

##### *Consultations and amendment*

1. In a spirit of close co-operation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall come into force on the date of the later written notification in which the Contracting Parties have informed each other of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above any amendment of Section I of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the notes.

#### Article 19

##### *Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations between Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations and through diplomatic channels, the dispute may at the request of either

Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period indicated, or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

4. The arbitral tribunal will make its decision by majority votes. This decision shall be binding on both Contracting Parties and each Contracting Party shall comply with this decision. Each Contracting Party shall bear the expenses arising from participation in the deliberations of its arbitrator. Expenses related to participation of the President of the arbitral tribunal and other similar expenses should be shared equally between the Contracting Parties. The arbitral tribunal shall determine independently the work procedure to follow for all other issues.

## CHAPTER VII.

### FINAL PROVISIONS

#### Article 20

##### *Duration and termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

## Article 21

*Registration with icao*

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## Article 22

*Applicability of multilateral agreements and conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this article and to agree upon required amendments to the agreement.

## Article 23

*Applicability of the agreement*

As regards to the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands.

## Article 24

*Entry into force*

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

2. The Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and People's Republic of the Congo of 3 February 1969, signed at The Hague, shall cease to have effect on the date of entry into force

of this Agreement.

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

DONE in The Hague on 30 April 2014 in two original copies, in the English and French languages. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

SIMON J.H. SMITS

*For the Republic of Congo,*

RODOLPHE ADADA

---

## Annex

### *Section I: Route schedule*

1. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:  
All points in the Netherlands – All intermediate points – Brazzaville and all other points in the Republic of Congo – All points beyond.
2. For the Designated Airline(s) of the Republic of Congo:  
Brazzaville and all other points in the Republic of Congo – All intermediate points – All points in the Netherlands – All points beyond.

Note:

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a) Operate flights in either or both directions;
- b) Terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d) Serve intermediate and beyond points and points in the Territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e) Omit stops at any point or points;
- f) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g) Serve points behind any point in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such Air Services to the public as through services;

- h) Make stopovers at any points whether within or outside the Territory of either Contracting Party;
- i) Carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j) Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any Air Service either begins or terminates in the Territory of the Contracting Party designating the Airline(s).

*Section 2: Fifth freedom traffic rights*

The Designated Airline(s) of the Republic of Congo have the right to operate passenger/combined services and all-cargo services with full fifth freedom traffic rights on points in Europe.

The Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands have the right to operate passenger/combined services and all-cargo services with full fifth freedom traffic rights on points in Africa.

---

**Accord sur le Transport Aérien entre le Gouvernement du  
Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du  
Congo**

Préambule

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Congo, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

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

Désireux de contribuer au développement de l'aviation civile internationale ;

Désireux de garantir le plus haut degré de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international ;

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

ont convenu de ce qui suit :

## CHAPITRE I.

## INTRODUCTION

## Article 1

*Définitions*

Aux fins du présent Accord :

a) le terme « Autorités aéronautiques » signifie : pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement ; pour la République du Congo : le Ministère des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assurer toutes les fonctions exercées actuellement par lesdites Autorités ;

b) les termes « services agréés » et « route spécifiée » signifient respectivement le service aérien international en vertu du présent Accord et la route spécifiée dans l'annexe au présent Accord ;

c) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe établie en application de celui-ci ainsi que tout amendement à l'Accord ou à l'annexe ;

d) les termes « service aérien », « service aérien international », « transporteur aérien » ont respectivement les significations qui leur sont données à l'article 96 de la Convention ;

e) le terme « rupture de charge » signifie l'exploitation de l'un des services convenus par un transporteur aérien désigné de telle manière qu'un ou plusieurs secteurs de la route spécifiée seront effectués par des aéronefs différents ;

f) le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient pris effet ou aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ;

g) le terme « transporteur aérien désigné » signifie le transporteur aérien qui a été désigné et autorisé conformément à l'article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;

h) le terme « provisions » désigne les articles, d'une nature facilement consommable, pour usage ou vente à bord d'un aéronef durant le vol y compris les provisions de nourriture ;

i) le terme « tarif » désigne tout montant, hors les taxes gouvernementales, facturé ou à facturer par le transporteur aérien, directement ou par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne ou entité pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris :

- I) les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif ; et
- II) les redevances et les conditions pour tous services auxiliaires à ces transports qui sont offerts par le transporteur ;
- j) le terme « territoire » concernant l'une des Parties contractantes doit être considéré comme les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection et le mandat de la Partie contractante ;
- k) le terme « redevance d'usage » signifie une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes ;
- l) le terme « capacité » signifie la combinaison de la fréquence par semaine et (de la configuration) du type d'aéronefs utilisés sur la route offerts au public par le transporteur aérien.
- m) le terme « État membre de l'UE » désigne un État qui est ou deviendra partie contractante au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- n) les références faites dans le présent Accord aux « traités de l'UE » s'entendent comme faites au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## CHAPITRE II.

### OBJECTIFS

#### Article 2

##### *Octroi de droits*

1. Sauf dispositions contraires spécifiées dans l'annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation du transport aérien international par les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante :
- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
  - b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire ;
- et
- c) le droit de faire des escales sur son territoire, lors de l'exploitation d'un service aérien agréé sur une route spécifiée, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, du fret et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
  - d) tout droit spécifié dans le présent Accord.
2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera interprétée comme conférant à un ou des transporteurs aériens d'une Partie contractante le droit de participer au transport aérien entre des points du territoire de l'autre Partie contractante.

## Article 3

*Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par notification écrite par voie diplomatique à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens en vue de l'exploitation des services aériens internationaux sur les routes spécifiées et de substituer un autre transporteur aérien à celui précédemment désigné.

2. Dès réception de cette notification, chaque Partie contractante doit, sans délai, accorder aux transporteurs aériens ainsi désignés par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation appropriées sous réserve des dispositions du présent article, à moins qu'elle ne soit pas convaincue que :

a) dans le cas des transporteurs aériens désignés par le Royaume des Pays-Bas :

i) le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Royaume des Pays-Bas en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de la Communauté européenne ; ou

ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation, ou

iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de cet État membre ;

b) dans le cas des transporteurs aériens désignés par la République du Congo :

i) le transporteur soit établi sur le territoire de la République du Congo et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République du Congo, ou

ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par la République du Congo, ou

iii) le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la République du Congo et/ou des ressortissants de la République du Congo ;

et que :

c) la Partie contractante qui a désigné le transporteur maintienne et applique les normes énoncées à l'article 15 (Sécurité) et à l'article 16 (Sûreté de l'aviation) ;

d) le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués aux exploitations du transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, le transporteur aérien désigné peut à tout moment commencer à exploiter tout ou partie des services agréés, à condition qu'il se conforme aux dispositions du présent Accord.

#### Article 4

##### *Révocation et suspension d'autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation d'un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante si :

a) dans le cas des transporteurs aériens désignés par le Royaume des Pays-Bas :

- i) le transporteur n'est pas établi sur le territoire du Royaume des Pays-Bas en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de la Communauté européenne ; ou
- ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par des États membres de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants des États membres ;

b) dans le cas des transporteurs aériens désignés par la République du Congo :

- i) le transporteur n'est pas établi sur le territoire de la République du Congo ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République du Congo ; ou
- ii) le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou assuré par la République du Congo ; ou
- iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par la République du Congo et/ou des ressortissants de la République du Congo ;

c) ce transporteur aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 13 (Application des lois, réglementations et procédures) du présent Accord ;

d) l'autre Partie contractante ne maintient et n'applique pas les normes énoncées à l'article 15 (Sécurité) du présent Accord ;

e) ce transporteur aérien ne remplit pas les conditions requises par les Autorités aéronautiques de la Partie contractante décidant de l'autorisation en vertu des lois et réglementations normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément à la Convention ; ou

f) ce transporteur aérien enfreint de toute autre manière les conditions d'exploitation énoncées dans le présent Accord.

2. À moins qu'une action immédiate ne soit indispensable afin d'empêcher d'autres infractions aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, sauf entente contraire entre les Parties contractantes ; ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie contractante de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 16 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

### CHAPITRE III.

#### DISPOSITIONS COMMERCIALES

##### Article 5

###### *Tarifs*

1. Chaque Partie contractante permet que les tarifs de transport aérien soient établis par chaque transporteur aérien désigné sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties contractantes est limitée à :

a) la prévention de tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;

b) la protection des consommateurs contre des tarifs déraisonnablement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ; et

c) la protection des transporteurs aériens contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un soutien public direct ou indirect.

2. Aucune Partie contractante n'exige la notification ou le dépôt des tarifs appliqués par le ou les transporteurs désignés de l'autre Partie contractante. Les tarifs restent en vigueur à moins qu'ils ne soient ultérieurement dénoncés en vertu du paragraphe 3 ci-dessous.

3. Aucune Partie contractante ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif appliqué ou proposé par (a) un transporteur d'une des Parties contractantes aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes, ou (b) un transporteur d'une Partie contractante aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et notifie les raisons de sa désapprobation à l'autre Partie contractante dans les meilleurs délais. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant la date de réception de la demande, et les Parties contractantes coopèrent pour échanger les informations nécessaires au règlement raisonné de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désapprobation, chacune fait tout son possible pour mettre en œuvre cet accord. En l'absence d'un tel accord mutuel, le nouveau tarif n'entre ni ne demeure en vigueur.

4. Nonobstant ce qui précède, les transporteurs aériens désignés de l'une des Parties contractantes fournissent, sur demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les informations relatives à l'établissement des tarifs selon la procédure et le format requis par ces Autorités.

5. Aucune des deux Parties n'impose aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie une obligation de premier refus, un rapport de partage du trafic ou une redevance de non-objection, ni aucune autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic, incompatible avec les objectifs du présent Accord.

## Article 6

### *Activités commerciales*

1. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante sont autorisés à :

a) établir sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux pour la promotion et la vente de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires (y compris le droit de vendre et de délivrer

tout billet et/ou titre de transport, que ce soient les siens ou ceux d'autres transporteurs) ainsi que d'autres installations nécessaires à la fourniture de transport aérien ;

b) procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et selon leur choix, par l'intermédiaire de ses agents et/ou d'autres transporteurs aériens, à la vente de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires ;

c) vendre ce transport et ces services auxiliaires ou supplémentaires, que toute personne est libre d'acheter dans quelque monnaie que ce soit.

2. Le ou les transporteurs désignés de chaque Partie contractante sont autorisés à faire venir et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, commercial et technique nécessaire dans le cadre de la fourniture de transport aérien et de services auxiliaires et supplémentaires.

3. Ces besoins en personnel peuvent être, au choix du transporteur aérien, satisfaits soit par son propre personnel, soit en faisant appel aux services de toute autre organisation ou compagnie ou tout autre transporteur aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante, autorisé à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie.

4. Chaque transporteur aérien désigné a le droit d'assurer ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (« autoassistance ») ou, à son gré, de choisir parmi les agents ou transporteurs aériens concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ce droit n'est soumis qu'aux contraintes matérielles résultant de considérations de sécurité aéroportuaire. Lorsque ces considérations s'opposent à l'autoassistance, les services en escale doivent être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens sur un pied d'égalité ; les redevances sont fondées sur les coûts des services fournis et ces services doivent être comparables en nature et en qualité à ce qu'ils seraient si l'autoassistance était possible.

5. Dans l'exploitation ou l'offre de services aériens sur les routes spécifiées, chaque transporteur désigné d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale et/ou des accords commerciaux aux conditions suivantes :

a) Lesdits accords incluent, sans s'y limiter, les blocs-sièges, le partage de codes et la location avec :

i) le ou les transporteurs aériens désignés de la même Partie contractante ;

ii) le ou les transporteurs désignés de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de codes sur les vols intérieurs ;

iii) le ou les transporteurs désignés d'un pays tiers ;

iv) un fournisseur, de quelque pays que ce soit, de transport de surface pour le fret.

b) Le ou les transporteurs exploitants concernés par les accords de coopération commerciale détiennent les droits de trafic sous-jacents, y compris ceux relatifs aux routes et à la capacité, et répondent aux conditions normalement prévues par de tels accords ;

c) Tous les transporteurs aériens commerciaux concernés par les accords de coopération commerciale détiennent les droits sous-jacents relatifs aux routes et répondent aux conditions normalement prévues par de tels accords ;

d) La capacité totale exploitée par les services aériens dans le cadre de tels accords est seulement imputée sur l'enveloppe de capacité de la Partie contractante désignant le ou les transporteurs aériens exploitants. La capacité offerte par le transporteur aérien commercial pour de tels services n'est pas imputée sur l'enveloppe de capacité de la Partie contractante désignant ce transporteur ;

e) Lors de la commercialisation de services aériens dans le cadre de tels accords, le transporteur concerné ou son agent précisent à l'acheteur au point de vente quel transporteur aérien effectue chaque secteur du service et avec quel(s) transporteur(s) l'acheteur est en rapport contractuel ; et

f) Ces dispositions sont applicables aux services mixtes et tout fret.

6. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, le ou les transporteurs aériens désignés et les fournisseurs indirects de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour les passagers, les bagages, le fret et le courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter du fret et du courrier sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur.

Ces passagers, bagages, fret et courrier, transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures douanières des aéroports. Le ou les transporteurs aériens désignés peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface ou de les opérer dans le cadre d'accords avec d'autres transporteurs aériens et des fournisseurs indirects de transport aérien de fret. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport aérien et de surface, à condition que les passagers et les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

7. Les activités mentionnées au présent article doivent être effectuées conformément aux lois et réglementations de l'autre Partie contractante. Dans le cas de la partie européenne des Pays-Bas, celles-ci incluent la législation de la Communauté européenne en vigueur.

## Article 7

*Rupture de charge*

1. Sur un ou plusieurs tronçons des routes spécifiées, un transporteur aérien désigné peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route spécifiée, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, à condition que dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien et, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné le transporteur aérien, soit en continuation du transport aérien d'au-delà de ce point.

2. Pour les besoins des opérations de rupture de charge, un transporteur aérien désigné peut utiliser ses propres équipements et, sous réserve des réglementations nationales, des équipements loués et opérer dans le cadre des accords de coopération commerciale et/ou d'accords commerciaux avec d'autres transporteurs aériens.

3. Un transporteur aérien désigné peut utiliser des numéros de vols identiques ou différents pour les secteurs concernés par ses opérations de rupture de charge.

## Article 8

*Concurrence loyale*

1. Chaque Partie contractante accorde à chaque transporteur aérien désigné, des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées qui sont de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de pratiques concurrentielles déloyales portant atteinte à la compétitivité d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante laisse chaque transporteur aérien désigné libre de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'il offre, en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties contractantes n'impose unilatéralement de limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, le ou les types d'aéronefs exploités par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie

contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes à l'article 15 de la Convention.

4. Aucune des deux Parties n'impose aux transporteurs aériens désignés de l'autre Partie une obligation de premier refus, un rapport de partage du trafic ou une redevance de non-objection, ni aucune autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

#### CHAPITRE IV.

#### DISPOSITIONS FINANCIÈRES

##### Article 9

##### *Taxes, redevances et droits de douane*

1. À l'arrivée sur le territoire de la Partie contractante, les aéronefs utilisés sur les services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'une ou l'autre Partie contractante ainsi que leur équipement habituel, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et de lubrifiants, les provisions ainsi que les articles publicitaires et promotionnels présents à bord de ces aéronefs, sont, sur la base de la réciprocité, exemptés de tous droits de douane, redevances d'inspection et droits et taxes locaux ou nationaux similaires, à condition que ces équipements et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. En ce qui concerne les équipements habituels, les pièces de rechange, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ou pris à bord de l'aéronef exploité par ce transporteur aérien désigné et destinés uniquement à l'usage à bord de cet aéronef pendant l'exploitation des services aériens internationaux, aucun droit ni redevance, y compris les droits de douane et les redevances d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, ne sera appliqué même lorsque ces articles sont destinés à être utilisés sur les parties du voyage effectuées au-dessus du territoire de la Partie contractante dans lequel ils ont été pris à bord.

Il peut être exigé que les articles visés ci-dessus soient placés sous la surveillance et le contrôle de la douane. Les dispositions du présent paragraphe ne sauraient être interprétées de telle manière qu'une Partie contractante puisse être soumise à l'obligation de remboursement des droits de douane déjà perçus sur les articles susmentionnés.

3. Les équipements habituels embarqués, les pièces de rechange, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions gardés à bord de l'aéronef d'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette dernière, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages, le fret et le courrier en transit sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteurs aériens désignés d'une des Parties contractantes ont conclu des accords avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets spécifiés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

6. Aucune disposition du présent Accord n'interdit au Royaume des Pays-Bas d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des taxes, des impôts, des droits et des redevances sur le carburant fourni sur la partie européenne de son territoire pour utilisation dans un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République du Congo exploitant une liaison entre un point de la partie européenne du territoire des Pays-Bas et le territoire d'un autre État membre de la Union Européenne.

#### Article 10

##### *Redevances d'usage*

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées (et/ou contrôlées) par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante aux transporteurs aériens de l'autre Partie contractante sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires, d'environnement, de navigation et de sûreté aériennes appropriés dans l'aéroport ou le sys-

tème aéroportuaire concerné. Ce coût total peut inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents à échanger avec lesdits transporteurs toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

4. Aucune Partie contractante n'est considérée en infraction aux dispositions du présent article sauf si : (i) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante ; ou (ii) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

#### Article 11

##### *Double imposition*

1. Les bénéfices de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État où se trouve le siège du transporteur aérien désigné.

2. Les gains provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que dans l'État où se trouve le siège du transporteur aérien désigné.

3. Les dispositions du présent article s'appliquent également aux revenus et bénéfices provenant de la participation à un pool, à une exploitation en commun, à un accord de coopération commerciale ou à un organisme international d'exploitation.

4. Les dispositions du présent article s'appliquent également aux taxes perçues sur la base des recettes brutes provenant du transport de passagers et de fret en trafic international.

5. Le siège de la *Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V.* (KLM N.V.) sera considéré être aux Pays-Bas, tant que ceux-ci auront un droit exclusif d'imposition concernant l'entreprise KLM N.V. en vertu de l'accord de non double imposition conclu avec la France.

6. Les dispositions du paragraphe 5 s'appliquent également à toute situation dans laquelle les activités de transport aérien de l'actuelle KLM N.V. seraient en grande partie ou totalement reprises par une autre personne considérée, aux fins du présent Accord, être un résident des Pays-Bas.

7. Les rémunérations reçues par le résident d'une des Parties contractantes au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un aéronef exploité en trafic international ne sont imposables que dans cette Partie contractante.

8. Si un accord entre les Parties contractantes visant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, et dans lequel le transport aérien est traité, prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes précédents du présent article, les dispositions dudit accord sont applicables.

## Article 12

### *Conversion et transfert de fonds*

1. Chaque transporteur aérien désigné a le droit, sur demande, de convertir et de transférer dans son propre pays au taux de change officiel, l'excédent de ses recettes provenant de ses activités de transport. Le transfert susmentionné est opéré en devises convertibles et en conformité avec les lois nationales et réglementations des changes applicables.

2. Sur la base de la réciprocité, la conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour effectuer lesdites opérations.

3. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante ont le droit, à leur gré, de régler leurs dépenses locales, y compris l'achat de carburant, sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale ou en devises librement convertibles.

4. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante reçoivent, dans un délai maximum de trente (30) jours à compter de la demande, l'approbation de ces transferts, dans quelque monnaie que ce soit, au taux de change du marché en vigueur pour la monnaie locale à la date de la vente. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie contractante sont autorisés à effectuer le transfert effectif à la réception de l'approbation.

## CHAPITRE V.

## DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

## Article 13

*Application des lois, réglementations et procédures*

1. Les lois, réglementations et procédures de l'une des Parties contractantes relatives à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs effectuant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs, seront observées par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante dès leur entrée et jusqu'à leur sortie dudit territoire.

2. Les lois, réglementations et procédures de l'une des Parties contractantes, relatives à l'immigration, aux passeports ou autres documents de voyage approuvés, à l'entrée, au séjour, à la sortie, à la douane et à la quarantaine seront observées par ou au nom des équipages, passagers, fret et courrier transportés par les aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, dès leur entrée et jusqu'à leur sortie du territoire de ladite Partie contractante.

3. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié sauf en cas de mesures de sécurité contre la violence et la piraterie de l'air.

4. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à un transporteur aérien autre que l'un de ceux désignés par l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements sur la douane, l'immigration, la quarantaine et autres règlements similaires, ou pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et des services de circulation aérienne et des installations associées sous son contrôle.

5. Chaque Partie contractante fournira, à la demande de l'autre Partie contractante, copie des lois, réglementations et procédures pertinentes visées dans le présent Accord.

## Article 14

*Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non expirés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de

l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, sous réserve que les conditions dans lesquelles ces certificats et licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux exigences minimales qui sont, ou peuvent être dans le futur, établies en vertu de la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve, toutefois, le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

## Article 15

### *Sécurité*

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations sur les normes de sécurité dans tout domaine se rapportant aux équipages navigants, aux aéronefs ou à leur exploitation, adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne maintient et n'applique pas effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ses conclusions et des démarches considérées comme nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prendra des mesures correctives appropriées dans 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu. Si l'autre Partie n'agit pas conforme, ça constituera un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord (Révocation et suspension des autorisations).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante ou, en vertu d'un accord de location, au nom de ceux-ci, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de celle-ci, faire l'objet d'une inspection par les représentants habilités de cette autre Partie contractante, à bord ou autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (inspection sur l'aire de trafic), à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne lieu à :

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'application et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou relatifs à l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les conditions suivant lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 du présent article est refusé par le représentant de cette entreprise, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire l'existence de motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 du présent article, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce même paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs de l'autre Partie contractante, dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, de consultations ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation du transporteur aérien.

7. Toute action entreprise par une Partie contractante conformément aux précédents paragraphes du présent article est arrêtée dès que les conditions l'ayant motivée ont cessé d'exister.

8. Chaque Partie contractante veille à ce que le ou les transporteurs aériens désignés disposent des installations de communication, aéronautiques et météorologiques et de tout autre service nécessaires à la sécurité des exploitations des services agréés.

## Article 16

*Sûreté de l'aviation*

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illícite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illícite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illícites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illícites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, et de toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation qui liera les Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illícite d'aéronefs civils et autres actes illícites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes de sûreté de l'aviation et, dans la mesure où celles-ci sont applicables à leur égard, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, désignées comme Annexes à la Convention. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant leur siège principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par les Parties contractantes.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, mener les contrôles appropriés des équipages, du fret (y compris les bagages de soute) et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement et que ces mesures sont adaptées pour répondre à une aggra-

vation de la menace. Chaque Partie contractante convient que son ou ses transporteurs aériens désignés seront tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie de celui-ci. Chaque Partie contractante examinera avec bienveillance toute demande adressée par l'autre Partie contractante en vue de mesures spéciales de sécurité raisonnables devant répondre à une menace particulière.

5. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin à cette situation aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions prévues au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande. Elles viseront à un accord sur les mesures propres à parer aux motifs de préoccupation les plus pressants ainsi qu'à l'adoption, dans le cadre des normes de sécurité de l'OACI, des moyens nécessaires à l'établissement des conditions de sûreté appropriées.

7. Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalisables en vue de s'assurer qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite et qui a atterri sur son territoire soit maintenu au sol, à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par l'obligation absolue de protéger des vies humaines. De telles mesures seront si possible prises en concertation.

## CHAPITRE VI.

### DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

#### Article 17

##### *Horaire*

Aucune Partie contractante ne peut exiger le dépôt pour approbation des horaires, des programmes de vols ou des plans d'exploitation par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sauf lorsque cela est demandé sur une base non discriminatoire pour faire res-

pecter l'uniformité des conditions prévues par le paragraphe 2 de l'article 8 (Concurrence loyale) ou si cela est expressément autorisé dans l'annexe au présent Accord.

Si une Partie contractante exige un tel dépôt à des fins d'information, elle doit réduire au minimum la charge administrative des conditions et des procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.

#### Article 18

##### *Consultations et modifications*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps en temps en vue d'assurer l'application et une conformité satisfaisante avec les dispositions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord et son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, sauf entente contraire. Ces consultations peuvent être menées par voie de discussion ou par correspondance.

3. Les modifications au présent Accord sont effectuées par l'échange de notes diplomatiques et entrent en vigueur à la date de la dernière notification écrite par laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées de l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, toute modification de la section I de l'annexe du présent Accord est approuvée par échange de notes diplomatiques par les Autorités aéronautiques et prend effet à la date fixée dans les notes.

#### Article 19

##### *Règlement des différends*

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de régler leur différend par voie de négociations bilatérales entre leurs Autorités aéronautiques.

2. Si lesdites Autorités ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera réglé par voie diplomatique.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent à un règlement ni par voie de négociations ni par voie diplomatique, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante nommant un arbitre et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux arbitres ainsi choisis, à condition que ce troisième arbitre ne soit pas un ressortissant de l'une des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre est désigné d'un commun accord dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne parvient pas à désigner son propre arbitre dans le délai indiqué ou si le troisième arbitre n'est pas désigné d'un commun accord dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou des arbitres.

4. La décision du tribunal d'arbitrage est prise par un vote à la majorité. Cette décision est contraignante pour les deux Parties contractantes et chacune s'y conforme. Chaque Partie contractante prend en charge les dépenses afférentes à l'arbitre qu'elle a désigné. Les dépenses imputables au Président du tribunal arbitral et les autres dépenses similaires sont réparties également entre les Parties contractantes. Le tribunal détermine de façon indépendante la procédure de travail à suivre pour toutes les autres questions.

## CHAPITRE VII.

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 20

##### *Durée et dénonciation*

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord.

2. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contrac-

tante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours ouvrables après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article 21

##### *Enregistrement auprès de l'oaci*

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 22

##### *Applicabilité des accords multilatéraux et des conventions*

1. Les dispositions de la Convention sont applicables au présent Accord.

2. Si une convention ou un accord multilatéral, adopté par les deux Parties contractantes et concernant toute question visée par le présent Accord, entre en vigueur, les dispositions pertinentes de cet accord multilatéral ou de cette convention annulent et remplacent les dispositions pertinentes du présent Accord.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter en vue de déterminer les conséquences de cette substitution pour l'Accord, comme indiqué au paragraphe 2 du présent article, et de s'entendre sur les modifications à apporter à l'Accord.

#### Article 23

##### *Applicabilité de l'accord*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à la partie européenne de son territoire.

#### Article 24

##### *Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit que les formalités et exigences constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

2. L'Accord de transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Congo, conclu le 3 février 1969 et signé à La Haye, ces-

sera de s'appliquer à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT À La Haye le 30 avril 2014 en deux exemplaires originaux, en langues française et anglaise. En cas de divergence d'interprétation, c'est le texte anglais qui prévaut.

*Pour le Royaume des Pays-Bas,*

SIMON J.H. SMITS

*Pour la République du Congo,*

RODOLPHE ADADA

---

## Annexe

### *Section I: Tableau de routes*

1. Pour le ou les transporteurs aériens désignés du Royaume des Pays-Bas :

Tous points aux Pays-Bas – Tous points intermédiaires – Brazzaville et tous autres points dans la République du Congo – Tous points au-delà.

2. Pour le ou les transporteurs aériens désignés de la République du Congo :

Brazzaville et tous autres points dans la République du Congo – Tous points intermédiaires – Tous points aux Pays-Bas – Tous points au-delà.

Remarque :

Chaque transporteur aérien peut, sur tout ou partie de ses services et à sa convenance :

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b) terminer tout ou partie de ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- c) combiner des numéros de vol différents pour une même exploitation d'aéronef ;
- d) desservir des points intermédiaires, des points au-delà du territoire et des points sur le territoire des Parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;

- e) omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- f) transférer du trafic de l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs, en tout point ;
- g) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- i) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

et ce, sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que les services débutent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante désignant le ou les transporteurs aériens.

### *Section 2: Droits de cinquième liberté*

Le ou les transporteurs aériens désignés de la République du Congo ont le droit d'exploiter des services aériens passagers, mixtes et tout fret en exerçant des droits pleins de cinquième liberté sur des points en Europe.

Le ou les transporteurs aériens désignés du Royaume des Pays-Bas ont le droit d'exploiter des services aériens passagers, mixtes et tout fret en exerçant des droits pleins de cinquième liberté sur des points en Afrique.

---

#### D. PARLEMENT

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met bijlage, zullen ingevolge artikel 24, eerste lid, in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten in hun onderscheiden landen is voldaan.

## J. VERWIJZINGEN

### Verbanden

Het Verdrag, met bijlage, dient ter vervanging van:

- Titel : Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Kongo inzake het luchtvervoer; 's-Gravenhage, 3 februari 1969  
 Tekst : *Trb.* 1969, 61 (Frans en vertaling)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 1971, 168

### Overige verwijzingen

- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; Chicago, 7 december 1944  
 Tekst : *Stb.* 1947, 165 (Engels)  
*Trb.* 1973, 109 (vertaling, geconsolideerd)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 126
- Titel : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie; Rome, 25 maart 1957  
 Tekst : *Trb.* 1957, 74 (Frans)  
*Trb.* 2008, 51 (Nederlands, geconsolideerd)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 83
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen; Tokio, 14 september 1963  
 Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1964, 186 (vertaling)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen; 's-Gravenhage, 16 december 1970  
 Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 209
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart; Montreal, 23 september 1971  
 Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)  
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205

- Titel** : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijk gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;  
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst** : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2011, 41
- Titel** : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan;  
Montreal, 1 maart 1991
- Tekst** : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2011, 34
- Titel** : Verdrag betreffende de Europese Unie;  
Maastricht, 7 februari 1992
- Tekst** : *Trb.* 2008, 53 (Nederlands, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2012, 182

Uitgegeven de *tweede* juni 2014.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

F.C.G.M. TIMMERMANS