

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1970 Nr. 86

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Democratische Republiek Kongo inzake het
luchtvervoer, met Bijlage;
Kinshasa, 20 maart 1970*

B. TEKST

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

Le Royaume des Pays-Bas et la République Démocratique du
Congo,

Désireux de favoriser le développement des Transports Aériens
entre le Congo et les Pays-Bas et de poursuivre, dans la plus large
mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine, en
s'inspirant notamment des principes et des dispositions de la Con-
vention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago
le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

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

TITRE I

Définitions

Article 2

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

(a) l'expression „la Convention” désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention adoptés en vertu des articles 90 et 94 de la susdite Convention, si lesdits amendements et Annexes ont été adoptés par les deux Parties Contractantes;

(b) l'expression „Autorités Aéronautiques” signifie en ce qui concerne la République Démocratique du Congo, la Direction de l'Aéronautique Civile – Ministère des Transports et Communications et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, l'Autorité du Ministère des Transports et de la Marine ou toute personne ou tout organisme qui serait habilité par l'une des Parties Contractantes à assumer l'une quelconque des fonctions actuellement exercées par le Département de l'Aviation Civile du Royaume des Pays-Bas;

(c) l'expression „entreprise désignée” s'entend des entreprises de transport aérien désignées par leurs Gouvernements respectifs pour exploiter les services agréés;

(d) le terme „territoire” s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention;

(e) les expressions „service aérien”, „service aérien international”, „entreprise de transport aérien” et „escale non commerciale” s'entendent aux sens qui leur sont respectivement attribués par l'article 96 de la Convention;

(f) le terme „tarif” signifie les prix à acquitter pour le transport des passagers ou des marchandises ainsi que les conditions sur lesquelles ces prix sont basés.

TITRE II

Dispositions générales

Article 3

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

Les équipages, les passagers et les expéditeurs de marchandises sont tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire

d'un tiers agissant pour leur compte et en leur nom, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers et marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, à l'immigration, à l'émigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes, à la santé et au régime des devises.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie Contractante, aux fins d'exploitation des services aériens spécifiés à l'Annexe ci-jointe.

Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 5

(1) Les aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ainsi que leurs équipements normaux de bord, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons, tabacs) seront à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés, dans les conditions fixées par la réglementation douanière de cette dite Partie Contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

(2) Seront également, et dans les mêmes conditions, exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances et taxes représentatives de services rendus:

(a) les carburants et lubrifiants pris sur le territoire de l'une des Parties Contractantes et destinés au ravitaillement des aéronefs exploités en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services agréés, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués;

(b) les provisions de bord prises sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, dans les limites fixées par les Autorités Aéronautiques de ladite Partie Contractante, et embarqués sur les aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes pour l'exploitation des services agréés;

(c) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante.

(3) Les équipements normaux de bord, les approvisionnements en carburants, lubrifiants et provisions de bord ainsi que les pièces de rechange se trouvant à bord des aéronefs, exploités en trafic international de l'une des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ladite Partie Contractante. En ce cas, ils seront placés sous la surveillance desdites autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils fassent l'objet d'une déclaration de douane, tout en demeurant à la disposition de l'entreprise propriétaire.

(4) Les équipements, les approvisionnements et le matériel en général ayant bénéficié, lors de leur entrée sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, du régime des alinéas ci-dessus ne pourront être aliénés, sauf autorisation des autorités douanières de ladite Partie Contractante.

Article 6

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation ou de révoquer une telle autorisation, lorsque pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise, sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de nationaux de cette dernière ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 3 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

TITRE III

Transit des services aériens internationaux

Article 7

(1) Chaque Partie Contractante accorde aux aéronefs des entreprises de transport aérien assurant un service aérien international de l'autre Partie Contractante:

(a) le droit de traverser son territoire sans y atterrir. Il est entendu que ce droit ne s'étend pas aux zones dont le survol est interdit et qu'il devra dans tous les cas s'exercer conformément à la réglementation en vigueur dans le pays dont le territoire est survolé;

(b) le droit d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales, sous la réserve que l'atterrissage ait lieu sur un aéroport ouvert au trafic international.

(2) Pour l'application du paragraphe 1 ci-dessus, chaque Partie Contractante désignera les routes à suivre sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ainsi que les aéroports pouvant être utilisés.

TITRE IV

Services agréés

Article 8

Le Gouvernement de la République Démocratique du Congo accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et réciproquement le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la République Démocratique du Congo le droit de faire exploiter, par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées, les services agréés spécifiés aux tableaux de routes figurant à l'Annexe du présent Accord.

Article 9

Les services agréés seront exploités par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties Contractantes pour exploiter la ou les routes spécifiées.

Chacune des deux Parties Contractantes aura le droit sur préavis de l'autre Partie Contractante de substituer une ou plusieurs entreprises nationales à la ou aux entreprises respectivement désignées pour exploiter lesdits services agréés. La ou les nouvelles entreprises désignées bénéficieront des mêmes droits et seront tenues aux mêmes obligations que les entreprises auxquelles elles ont été substituées.

Article 10

L'exploitation des services agréés par toute entreprise désignée reste toutefois subordonnée à l'octroi par la Partie Contractante qui accorde les droits d'une autorisation d'exploitation.

Il est entendu que cette autorisation d'exploitation sera accordée, dans le plus court délai possible à l'entreprise ou aux entreprises intéressées sous réserve des dispositions des articles 6 et 11 du présent Accord.

Article 11

Les entreprises désignées seront, le cas échéant, tenues de fournir aux autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements de ladite Partie Contractante relatifs au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article 12

Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 13

Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

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

Article 14

La ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes conformément au présent Accord bénéficieront sur le territoire de l'autre Partie Contractante du droit de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, aux escales et sur les routes énumérées à l'Annexe ci-jointe, et dans des conditions précisées aux articles suivants.

Article 15

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

(b) L'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes pourra satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au premier paragraphe du présent article, aux besoins de trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie Contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 16

Chaque fois que le justifiera une augmentation de trafic sur ces mêmes routes, une capacité additionnelle pourra être mise en oeuvre, en sus de celle visée à l'article précédent, par des entreprises de transport aérien désignées, sous réserve de l'accord des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article 17

Au cas où les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne désireraient pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles pourront transférer, pour un temps déterminé, aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, la fraction ou la totalité de la capacité de transport non utilisée.

Les Autorités Aéronautiques qui auront transféré tout ou une partie de leurs droits pourront, à tout moment, les reprendre.

Article 18

Les Parties Contractantes se consulteront périodiquement en vue d'examiner les conditions dans lesquelles sont appliquées les dispositions du présent titre de l'Accord par les entreprises désignées et de s'assurer que leurs intérêts ne sont pas lésés. Il sera tenu compte, au cours de ces consultations, des statistiques du trafic effectué, statistiques qu'elles échangeront régulièrement entre elles.

Article 19

(1) La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu, notamment, de l'économie d'exploitation, des caractéristiques présentées par chaque service et des tarifs proposés par les autres entreprises qui exploitent toute ou partie de la même route.

(2) Les tarifs appliqués au trafic embarqué ou débarqué à l'une des escales de la route ne pourront être inférieurs à ceux pratiqués par les entreprises de la Partie Contractante qui exploite les services locaux ou régionaux sur le secteur de route correspondant.

(3) La fixation des tarifs à appliquer sur les services agréés desservant les routes énumérées à l'Annexe du présent Accord sera faite, dans la mesure du possible, par accord entre les entreprises désignées.

Ces entreprises procéderont:

(a) soit par entente directe, après consultation s'il y a lieu des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours;

(b) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par l'Association de Transport Aérien International (I.A.T.A.).

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

(5) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisant connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 4 précédent, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

A défaut d'accord, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 23 du présent Accord.

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

Article 20

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes devront se communiquer, dans les meilleurs délais possibles, les informations concernant les autorisations données aux entreprises désignées pour exploiter les services agréés.

Ces informations comporteront, notamment, la copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles ainsi que de tous documents annexés.

Les entreprises désignées communiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, quinze jours au moins avant la mise en exploitation de leurs services respectifs, les horaires, les fréquences et les types d'appareils qui seront utilisés. Elles devront également se communiquer toutes modifications éventuelles ultérieures.

TITRE V

Interprétation – Revision – Dénonciation – Litiges

Article 21

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

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

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

Article 22

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord.

Une telle notification sera communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

La dénonciation prendra effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée, d'un commun accord, avant la fin de cette période.

Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 23

(1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux

dispositions de l'article 21, soit entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes, soit entre les Parties Contractantes, il sera soumis à un tribunal arbitral.

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

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

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

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

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

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

TITRE VI

Dispositions finales

Article 24

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

Article 25

Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties Contractantes.

Article 26

(1) Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu le plus tôt possible.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à dater du jour de sa signature et définitivement après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont signé le présent Accord.

FAIT à Kinshasa, le 20 mars 1970 en double exemplaire dans la langue française.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

L'Ambassadeur empêché

Le Conseiller d'Ambassade,

Hubert Otto Fraser.

(s.) H. O. FRASER

Pour le Gouvernement de la République Démocratique du Congo,

Le Vice-Ministre des Affaires Etrangères

Chargé du Commerce Extérieur,

Marcel Bahizi.

(s.) M. BAHIZI

Annexe

I

Etat des lignes à exploiter par l'entreprise de transport aérien à désigner par le Gouvernement de la République Démocratique du Congo:

Kinshasa – Amsterdam – un point au delà v.v.

II

Etat des lignes à exploiter par l'entreprise de transport aérien à désigner par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

Amsterdam – Kinshasa – Johannesburg v.v.

III

(1) Les escales dans les territoires des Parties Contractantes mentionnées dans le tableau ci-dessus peuvent au gré des entreprises désignées être choisis comme intermédiaires et comme terminus de leurs services.

(2) Les entreprises désignées par une Partie Contractante pourront faire escale en un ou plusieurs points qui ne sont pas mentionnés aux routes spécifiées dans le tableau, mais sans participer au trafic entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

C. VERTALING

**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en de Regering van de Democratische Republiek Kongo
inzake het luchtvervoer**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en

De Regering van de Democratische Republiek Kongo,

Verlangende de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen Kongo en Nederland te bevorderen en zoveel mogelijk te streven naar internationale samenwerking op dit gebied, daarbij met name uitgaande van de beginselen en de bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar de in deze Overeenkomst omschreven rechten en voorrechten met het oog op de vestiging van de internationale luchtverbindingen vermeld in de hierbij gevoegde Bijlage.

HOOFDSTUK I

Begripsomschrijvingen

Artikel 2

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

(a) betekent de uitdrukking „het Verdrag” het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 decem-

ber 1944 met alle Bijlagen, aanvaard krachtens artikel 90 van dit Verdrag en alle amendementen op de Bijlagen of het Verdrag, aanvaard krachtens de artikelen 90 en 94 van het genoemde Verdrag, indien deze amendementen en Bijlagen door de beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

(b) betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”:

wat betreft de Democratische Republiek Kongo, de Directie van de Burgerluchtvaart – Ministerie van Vervoer en Verbindingen;

wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, de Autoriteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, of

iedere persoon of iedere organisatie die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen is bevoegd verklaard tot het uitoefenen van een der functies die thans worden uitgeoefend door de Rijksluchtvaartdienst van het Koninkrijk der Nederlanden;

(c) heeft de uitdrukking „aangewezen maatschappij” betrekking op ondernemingen voor luchtvervoer aangewezen door hun onderscheiden Regeringen om de overeengekomen diensten te exploiteren;

(d) heeft de term „grondgebied” de betekenis zoals omschreven in artikel 2 van het Verdrag;

(e) hebben de uitdrukkingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing voor niet-commerciële doeleinden” de daaraan in artikel 96 van het Verdrag toegekende betekenis;

(f) heeft de term „tarief” betrekking op de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers of goederen, alsmede op de voorwaarden waarop deze prijzen zijn gebaseerd.

HOOFDSTUK II

Algemene bepalingen

Artikel 3

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

De bemanningsleden, de passagiers en de verladers van goederen dienen, hetzij persoonlijk, hetzij door bemiddeling van een derde handelende voor hun rekening en in hun naam, zich te houden aan de wetten en voorschriften die op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij het binnenkomen, het verblijf en het vertrek

regelen van de bemanningsleden, passagiers en goederen, zoals b.v. die welke betrekking hebben op het binnenkomen, de immigratie, de emigratie, de paspoorten, de uitreisformaliteiten, de douane, de gezondheid en het deviezenstelsel.

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

(2) Van dezelfde rechten en heffingen zijn eveneens en op dezelfde voorwaarden vrijgesteld, met uitzondering van accijnzen en heffingen voor bewezen diensten:

(a) de motorbrandstoffen en smeeroliën aan boord genomen op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen en bestemd voor de bevoorrading van de door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, in het internationale luchtverkeer voor de exploitatie van de overeengekomen diensten gebruikte luchtvaartuigen, zelfs indien deze voorraden moeten worden gebruikt op het trajectgedeelte uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop deze voorraden aan boord zijn genomen;

(b) boordproviand opgenomen op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen binnen de grenzen als vastgesteld door de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij en aan boord genomen van de luchtvaartuigen die in het internationale ver-

keer worden gebruikt door de door een van de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten;

(c) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het onderhoud of het herstellen van de luchtvaartuigen gebruikt in het internationale luchtverkeer van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

(3) De normale boorduitrusting, de voorraden aan motorbrandstoffen, smeeroliën en boordproviand evenals de reservedelen die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen voor internationaal luchtverkeer gebruikt door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden gelost dan met toestemming van de douane-autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij. In dit geval worden zij onder toezicht van de genoemde douane-autoriteiten geplaatst totdat zij weer uitgevoerd worden of totdat daarvan aangifte bij de douane is gedaan. Zij blijven ter beschikking van de onderneming die er de eigenaar van is.

(4) De uitrusting, de voorraden en de materialen in het algemeen die vanaf de aankomst op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen vallen onder de bepalingen van de bovenstaande leden, mogen niet worden vervreemd zonder machtiging van de douane-autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 6

Iedere Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor een maatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij machtiging tot exploitatie te weigeren of een zodanige machtiging in te trekken, wanneer zij op goede gronden van mening is niet over het bewijs te beschikken dat een overwegend deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij de andere Overeenkomstsluitende Partij of bij onderdanen daarvan, of wanneer deze maatschappij zich niet houdt aan de wetten en voorschriften genoemd in artikel 3 of de verplichtingen die deze Overeenkomst haar oplegt niet nakomt.

HOOFDSTUK III

Doortocht van internationale luchtdiensten

Artikel 7

(1) Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die een internationale luchtdienst onderhouden:

(a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder er te landen. Uitdrukkelijk wordt vastgesteld dat dit recht zich niet uitstrekt tot zones waarboven het verboden is te vliegen en dat het recht in alle gevallen uitgeoefend dient te worden overeenkomstig de regelingen van kracht in het land boven welks grondgebied gevlogen wordt;

(b) het recht voor niet-commerciële doeleinden te landen op haar grondgebied, onder het voorbehoud dat de landing geschiedt op een luchthaven opgesteld voor internationaal verkeer.

(2) Voor de toepassing van het in het eerste lid bepaalde dient iedere Overeenkomstsluitende Partij de routes aan te geven waarlangs de luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij over haar grondgebied moeten vliegen, alsmede de luchthavens die gebruikt mogen worden.

HOOFDSTUK IV

Overeengekomen diensten

Artikel 8

De Regering van de Democratische Republiek Kongo verleent aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en omgekeerd verleent de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aan de Regering van de Democratische Republiek Kongo het recht de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen de overeengekomen diensten te doen exploiteren welke zijn omschreven in de Routetabellen voorkomende in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

Artikel 9

De overeengekomen diensten worden geëxploiteerd door een of meer luchtvaartmaatschappijen door ieder der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen om de omschreven route of routes te exploiteren.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht, na de andere Overeenkomstsluitende Partij hierover van te voren in kennis te hebben gesteld, de maatschappij of maatschappijen door haar aangewezen om de genoemde overeengekomen diensten te exploiteren te vervangen door een of meer nationale maatschappijen. De aangewezen nieuwe maatschappij (maatschappijen) geniet (genieten) dezelfde rechten en is (zijn) gebonden aan dezelfde verplichtingen als de maatschappijen die zij vervangt (vervangen).

Artikel 10

De exploitatie van de overeengekomen diensten door iedere aangewezen maatschappij blijft evenwel onderworpen aan de verlening van een exploitatievergunning door de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten toekent.

Overeengekomen wordt dat deze exploitatievergunning op de kortst mogelijke termijn aan de betrokken maatschappij of maatschappijen dient te worden verleend, onder voorbehoud van de bepalingen van de artikelen 6 en 11 van deze Overeenkomst.

Artikel 11

De aangewezen maatschappijen zijn, zo nodig, gehouden de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent het bewijs te leveren dat zij in staat zijn te voldoen aan de door de wetten en voorschriften van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven eisen met betrekking tot het functioneren van commerciële luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 12

De overeengekomen diensten kunnen naar goeddunken van de Overeenkomstsluitende Partij aan wie de rechten zijn verleend, onmiddellijk of met ingang van een latere datum worden geëxploiteerd.

Artikel 13

De door ieder der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappijen zijn verzekerd van een billijke en rechtvaardige behandeling ten einde gelijke mogelijkheden te verkrijgen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

Zij dienen op de gemeenschappelijke routes rekening te houden met hun wederzijdse belangen ten einde hun onderscheiden diensten niet aan te tasten.

Artikel 14

De door een der Overeenkomstsluitende Partijen krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen geniet(en) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht in internationaal verkeer passagiers, post en goederen af te zetten of op te nemen op de landingsplaatsen en op de routes vermeld in de hierbij gevoegde Bijlage en op de in de volgende artikelen omschreven voorwaarden.

Artikel 15

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

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

Artikel 16

Telkens wanneer een toeneming van het verkeer op deze routes zulks rechtvaardigt, kan een aanvullende capaciteit, boven die welke bedoeld is in het vorige artikel, ingezet worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, onder voorbehoud van toestemming van de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 17

Ingeval de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen op een of meer routes, hetzij een gedeelte, hetzij het geheel van de vervoerscapaciteit die haar is toegestaan, niet wensen te gebruiken, kunnen zij voor een vastgestelde tijd aan door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappijen dat gedeelte of het geheel van de niet gebruikte vervoerscapaciteit overdragen.

De luchtvaartautoriteiten die alle rechten of een deel ervan hebben overgedragen, kunnen deze op ieder moment hernemen.

Artikel 18

De Overeenkomstsluitende Partijen plegen op geregelde tijden met elkaar overleg, ten einde te onderzoeken op welke wijze de bepalingen van dit hoofdstuk van de Overeenkomst door de aangewezen maatschappijen worden toegepast en er zich van te overtuigen dat hun belangen niet worden geschaad. Bij dit overleg dient rekening te worden gehouden met de vervoersstatistieken. Deze statistieken zullen zij geregeld onderling uitwisselen.

Artikel 19

(1) De tarieven dienen op een redelijk niveau te worden vastgesteld; hierbij dient met name rekening te worden gehouden met een economische exploitatie, de kenmerken van iedere dienst en de tarieven voorgesteld door de andere maatschappijen die dezelfde route geheel of gedeeltelijk exploiteren.

(2) De tarieven voor vervoer van of naar een van de luchthavens op de route mogen niet lager zijn dan de tarieven die worden berekend door de maatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partij die de lokale of regionale diensten op een deel van deze route onderhouden.

(3) De vaststelling van de tarieven welke zullen worden toegepast op de overeengekomen diensten op de routes opgenomen in de Bijlage bij deze Overeenkomst, geschiedt zoveel mogelijk in overeenstemming tussen de aangewezen maatschappijen.

Deze maatschappijen zullen handelen:

(a) hetzij bij directe overeenstemming, na overleg met de luchtvaartmaatschappijen van derde landen die diensten exploiteren op dezelfde routes in hun geheel of op een gedeelte ervan;

(b) hetzij door de resoluties toe te passen die de Internationale Luchtvervoersvereniging (I.A.T.A.) eventueel heeft aangenomen.

(4) De aldus vastgestelde tarieven dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij, ten minste dertig dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding; deze termijn kan in bijzondere gevallen, onder voorbehoud van instemming van die autoriteiten, worden verkort.

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

Indien geen overeenstemming wordt bereikt, zal een beroep worden gedaan op het scheidsgerecht, als voorzien in artikel 23 van deze Overeenkomst.

Zolang de scheidsrechterlijke uitspraak niet is gedaan, heeft de Overeenkomstsluitende Partij die heeft medegedeeld met een tarief niet te kunnen instemmen, het recht van de andere Overeenkomstsluitende Partij te eisen dat de eerder geldende tarieven worden gehandhaafd.

Artikel 20

Met ingang van de dag van inwerkingtreding van deze Overeenkomst moeten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar op zo kort mogelijke termijn de gegevens verstrekken die betrekking hebben op de vergunningen die zijn verleend aan de maatschappijen die aangewezen zijn om de overeengekomen diensten te exploiteren.

Deze gegevens dienen met name te omvatten een afschrift van de verleende vergunningen, de eventuele wijzigingen ervan, zomede alle daaraan gehechte stukken.

De aangewezen maatschappijen doen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ten minste vijftien dagen voor de aanvang van de exploitatie van hun onderscheiden diensten

mededeling van de dienstregelingen, de frequenties en de typen toestellen die zullen worden gebruikt. Zij moeten eveneens mededeling doen van alle eventuele latere wijzigingen.

HOOFDSTUK V

Uitlegging – Herziening – Opzegging – Geschillen

Artikel 21

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

Dit overleg vangt aan uiterlijk na zestig dagen te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek.

De wijzigingen die men besloten heeft in deze Overeenkomst aan te brengen worden van kracht nadat zij door middel van een langs diplomatieke weg gevoerde notawisseling zijn bevestigd.

Artikel 22

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst op te zeggen.

Een zodanige kennisgeving wordt gedaan aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

De opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving vóór het einde van deze periode in gemeen overleg wordt ingetrokken.

Ingeval de Overeenkomstsluitende Partij welke een zodanige kennisgeving ontvangt, de ontvangst daarvan niet zou bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen vijftien dagen na ontvangst daarvan bij de zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

(1) Ingeval regeling van een geschil betreffende de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst overeenkomstig de bepalingen van artikel 22 niet mogelijk is gebleken, hetzij tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zelve, wordt het aan een scheidsrecht voorgelegd.

(2) Dit scheidsrecht zal uit drie leden zijn samengesteld. Elk van de beide Regeringen wijst een scheidsman aan en deze beide scheidslieden dienen tot overeenstemming te komen omtrent de aanwijzing van een onderdaan van een derde Staat als voorzitter.

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

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

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

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

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt de vergoeding voor de werkzaamheden van haar scheidsman op zich, alsook de helft van de vergoeding van de aangewezen voorzitter.

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikel 24

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

Artikel 25

Deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage zullen in overeenstemming gebracht worden met iedere overeenkomst van multilaterale aard die op haar beurt de beide Overeenkomstsluitende Partijen zou binden.

Artikel 26

(1) Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk worden uitgewisseld.

(2) Deze Overeenkomst zal voorlopig in werking treden met ingang van de dag van ondertekening en definitief na uitwisseling van de akten van bekrachtiging.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Kinshasa, 20 maart 1970, in tweevoud in de Franse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Bij verhindering van de Ambassadeur

De Ambassaderaad,

Hubert Otto Fraser

(w.g.) H. O. FRASER

Voor de Regering van de Democratische Republiek Kongo,

De Onderminister van Buitenlandse Zaken belast met de

Buitenlandse Handel,

Marcel Bahizi

(w.g.) M. BAHIZI

Bijlage

I

Beschrijving van de lijn te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aan te wijzen door de Regering van de Democratische Republiek Kongo:

Kinshasa – Amsterdam – een verder gelegen punt v.v.

II

Beschrijving van de lijn te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aan te wijzen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam – Kinshasa – Johannesburg v.v.

III

1. De in de tabel hierboven genoemde landingsplaatsen op de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen naar goeddunken van de aangewezen maatschappijen worden gekozen als plaats van tussenlanding of als eindpunt van hun diensten.

2. De door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen kunnen op een of meer punten die niet zijn genoemd op de in de tabel beschreven routes landen, doch zonder deel te nemen aan het vervoer tussen dit punt of die punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van de Overeenkomst is voorzien in artikel 26, eerste lid.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 26, eerste lid, in werking treden na de uitwisseling van de akten van bekrachtiging.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst voor Nederland en gelet op het gestelde in de in rubriek J hieronder afgedrukte nota's voor de Nederlandse Antillen gelden.

De bepalingen van de Overeenkomst worden in de verhouding Nederland-Kongo van 20 maart 1970 af en in de verhouding de Nederlandse Antillen-Kongo van 13 mei 1970 af voorlopig toegepast.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201. Voor wijzigingen van het Verdrag, waarnaar in artikel 2, letter *a*, van de Overeenkomst wordt verwezen, zie de vijf Protocollen genoemd in rubriek J van *Trb.* 1967, 201. Bij dit Verdrag is opgericht de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, waarnaar onder meer in artikel 23, lid 2, van de Overeenkomst wordt verwezen.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 19, lid 3, onder *b*, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Op 29 april en 13 mei 1970 zijn te Kinshasa tussen de Nederlandse Regering en de Regering van de Democratische Republiek Kongo de volgende brieven gewisseld:

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

Ministère des Affaires Etrangères de la
Coopération et du Commerce Extérieur

Cabinet du Ministre d'Etat

No. 130

29 avril 1970.

Monsieur l'Ambassadeur,

Lors de la signature de l'accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo, il était convenu que l'accord n'était applicable, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, qu'au territoire du Royaume des Pays-Bas situé en Europe. Le Chargé d'Affaires a.i. Monsieur H. O. FRASER avait laissé entendre que sur proposition du Gouvernement congolais, l'accord pouvait s'appliquer en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas aux Antilles Néerlandaises.

Le Gouvernement congolais ayant considéré le bien-fondé de cette suggestion, y a souscrit et demande à l'Ambassade des Pays-Bas de vouloir bien signifier à son Gouvernement du désir du Gouvernement congolais d'étendre l'accord aux Antilles Néerlandaises.

Il s'agirait donc d'ajouter au tableau des lignes à exploiter sus-mentionnées dans l'annexe de l'accord:

- Kinshasa - Points intermédiaires - Antilles Néerlandaises - Points au-delà et vice versa.
- Antilles Néerlandaises - Points intermédiaires - Kinshasa - Points au-delà et vice versa.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas souscrit à cette proposition.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre d'Etat,
(s.) C. ADOULA.

*A Monsieur l'Ambassadeur
du Royaume des Pays-Bas
à Kinshasa.*

AMBASSADE ROYALE DES PAYS-BAS

No. 1350

Kinshasa, le 13 mai 1970.

Monsieur le Ministre d'Etat,

J'ai l'honneur de Vous accuser réception, aujourd'hui, de Votre lettre du 29 avril 1970, no. 130/2544/70, par laquelle Vous m'informez du désir du Gouvernement Congolais d'étendre l'Accord du

20 mars 1970 entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, aux Antilles Néerlandaises.

Je prends acte de la proposition du Gouvernement Congolais d'ajouter au tableau des lignes à exploiter mentionnées dans l'annexe de l'Accord:

— Kinshasa — points intermédiaires — Antilles Néerlandaises — points au-delà et vice versa.

— Antilles Néerlandaises — points intermédiaires — Kinshasa — points au-delà et vice versa.

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas souscrit à cette extension du tableau des routes. En vertu des pleins pouvoirs qui m'ont été conférés, je propose à Votre Excellence que cette échange de lettres constitue un annexe de l'Accord du 20 mars 1970 entre nos deux Gouvernements relatif au transport aérien et que cet Accord additionnel entrera en vigueur provisoirement à dater d'aujourd'hui conformément aux dispositions de l'article 26, alinéa 2, de l'Accord du 20 mars 1970.

Veillez croire, Monsieur le Ministre d'Etat, aux assurances de ma haute considération.

(s.) C. TH. R. VAN BAARDA,
Ambassadeur des Pays-Bas.

*Son Excellence Monsieur C. Adoula,
Ministre d'Etat, Chargé des Affaires Etrangères,
de la Coopération et du Commerce Extérieur
de la République Démocratique du Congo
à Kinshasa.*

Uitgegeven de vijftiende juni 1970.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.*