

32 (2008) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2008 Nr. 220

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek
Madagaskar inzake luchtdiensten;
(met Bijlage)
Antananarivo, 6 november 2008*

B. TEKST

**Accord aérien entre le Royaume des Pays-Bas
et la République de Madagascar**

préambule

Le Royaume des Pays-Bas
et
la République de Madagascar,
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;
Desireux de contribuer au développement de l'aviation internationale;
Desireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens
en complément de la Convention;

ont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

Article 1

Définitions

Aux fins du présent Accord:

- a) le terme «Autorités aéronautiques» signifie: pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion de l'Eau; pour la République de Madagascar: le Ministre des Transports, ou dans les deux cas toute personne ou tout organisme habilité à assurer toutes les fonctions exercées actuellement par les dites 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» et «escale non commerciale» ont respectivement les significations qui leur sont données à l'article 96 de la Convention;
- e) le terme «changement d'aéronef» 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 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:
 - 1) 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.

CHAPITRE II

OBJECTIFS

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante sauf dispositions contraires dans l'annexe, 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 sur son territoire à des fins non commerciales; 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 du trafic international de passagers, de bagages, de fret et de courrier de façon séparée ou combinée.

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 (cabotage).

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 dans l'annexe et de remplacer un transporteur aérien précédemment désigné par un autre transporteur aérien.

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:

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

1. 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 conforme au droit de la Communauté européenne;

2. le contrôle réglementaire effectif du transport 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,

dans le cas des transporteurs aériens désignés par la République de Madagascar:

1. le transporteur soit établi sur le territoire de la République de Madagascar et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République de Madagascar;

2. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et assuré par la République de Madagascar,

et que:

ii) le Gouvernement qui a désigné le transporteur maintienne et applique les normes énoncées à l'article 16 (Sécurité) et à l'article 17 (Sûreté de l'aviation);

iii) le ou les transporteurs aériens désignés soient 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, un 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:

i) dans le cas du ou des transporteurs aériens désignés par le Royaume des Pays-Bas:

1. 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

2. 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.

dans le cas des transporteurs aériens désignés par la République de Madagascar:

1. le transporteur n'est pas établi dans la République de Madagascar ou ne possède pas une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit applicable de la République de Madagascar; ou

2. le contrôle réglementaire effectif du transporteur n'est pas exercé et assuré par la République de Madagascar.

ii) ce transporteur aérien a omis de se conformer aux lois et règlements visés à l'article 14 (Application des lois, réglementations et procédures) du présent Accord;

iii) l'autre Partie Contractante ne maintient et n'applique pas les normes énoncées à l'article 16 (Sécurité);

iv) 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;

v) le transporteur aérien ne se conforme pas aux conditions d'exploitation prescrites par le présent Accord.

2. A 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 sont exercés seulement 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 17 (Sûreté de l'aviation).

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 sera 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;
- c) la protection des transporteurs aériens contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un soutien public directs ou indirects.

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 par la suite désapprouvés en vertu du paragraphe 3 ci-dessous.

3. Aucune Partie Contractante ne prend des 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 proviennent à un accord sur un tarif qui a fait l'objet d'une notification de désapprobation, chaque Partie Con-
trac-

tante fait tous ses efforts afin de mettre en œuvre cet accord. En l'absence de cet accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur jusqu'à ce que le différend ait été résolu en vertu de l'article 20 de l'Accord.

4. Nonobstant les dispositions du présent article, le ou les transporteurs de la République de Madagascar n'ont pas le droit d'introduire de nouveaux produits ou des tarifs inférieurs à ceux existant pour des produits identiques concernant des services aériens, pour les transports effectués entièrement dans la Communauté européenne.

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 ou 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 Contractante.

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 (« auto assistance ») ou, de choisir comme il l'entend parmi les prestataires 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 de telles 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 arrangements de coopération commerciale et/ou des arrangements commerciaux incluant mais non limités aux blocs-sièges, au partage de codes et à la location avec tout autre transporteur aérien y compris un transporteur aérien d'un pays tiers, à condition (a) que, dans ces arrangements, le transporteur aérien exploitant, détienne l'autorisation d'exploitation appropriée, et (b) que les billets 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. Les services de partage de code du transporteur aérien émetteur de billets ne seront pas comptés au nombre des fréquences.

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, 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, 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 confier à d'autres transporteurs de surface y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de transport aérien de fret. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif unique de point à point pour le transport combiné 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 des Pays-Bas, ceux-ci incluent la législation de la Communauté européenne en vigueur.

Article 7

Bruit

Sur les routes à destination et en provenance de leurs territoires respectifs, les exploitations par les transporteurs aériens concernés doivent être effectuées avec des aéronefs conformes aux normes précisées dans l'annexe du présent Accord.

Article 8

Changement d'aéronefs

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 changement d'aéronefs, un transporteur aérien désigné peut utiliser ses propres équipements et, sous réserve des réglementations nationales, des équipements loués et opérer dans le cadre des arrangements de coopération commerciale et/ou d'arrangements commerciaux, avec un ou d'autres transporteurs aériens.

3. Un transporteur aérien désigné peut utiliser des numéros de vols identiques ou différents pour les secteurs où il a effectué les opérations de changement d'aéronefs.

Article 9

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 relevant de sa juridiction 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 des 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 10

Taxes, droits de douane et redevances

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 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 provisions sont destinées à être utilisées 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 qui ont été déjà perçus sur les articles mentionnés ci-dessus.

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 Partie Contractante, 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 par une Partie Contractante ont conclu des arrangements 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 son territoire pour utilisation dans un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République de Madagascar exploitant une liaison entre un point du territoire du Royaume des Pays-Bas et un autre point situé sur le territoire du Royaume des Pays-Bas ou sur le territoire d'un autre État membre de la Communauté européenne.

Article 11

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 sans le dépasser, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents chargés de fournir les installations et les services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sécurité aérienne sur un aéroport ou au sein du système aéroportuaire. 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 les transporteurs aériens 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. Chaque Partie Contractante encourage les autorités compétentes à prévenir raisonnablement à l'avance les usagers de tout projet de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Aucune Partie Contractante n'est considérée en infraction aux dispositions du présent article si: (i) elle omet d'examiner, 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 omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 12

Double imposition

1. Les revenus et 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 ne sont imposables que dans l'État où se trouve le siège du transporteur aérien désigné.

3. Le capital représenté par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens meubles ayant trait à l'exploitation de ces aéronefs n'est imposable que dans l'État où se trouve le siège du transporteur aérien désigné.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont également applicables aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une entreprise commune, à un arrangement de coopération commerciale ou à un organisme opérant à l'international.

5. 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 le capital et dans lequel le transport aérien est traité, prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1-4 du présent article, les dispositions de l'accord sur la non double imposition du revenu ou du capital sont applicables.

Article 13

Transfert de fonds

1. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante sont autorisés à transférer, à partir du territoire de vente vers leur territoire d'origine, l'excédent, sur le territoire de vente, de recettes sur les dépenses. Sont inclus dans ce montant net à transférer les recettes provenant des ventes de services de transport aérien réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents et de services auxiliaires ou supplémentaires ainsi que les intérêts normaux commerciaux perçus sur ces recettes en dépôt en attendant leur transfert.

2. Le ou les transporteurs aériens désignés de chaque Partie Contractante reçoivent l'approbation de ce transfert dans un délai maximum de trente (30) jours ouvrables à compter de la demande, dans n'importe quelle monnaie, au taux officiel de change pour la conversion de la monnaie locale à la date de la vente.

3. 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 14

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 ou 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, à l'autorisation d'accès 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 l'autre 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 tout autre transporteur aérien plutôt qu'aux transporteurs aériens désignés de 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 15

Reconnaissance de certificats et licences

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.

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 16

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 ce moment conformément à la Convention, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ses conclusions et des démarches considérées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales et l'autre Partie Contractante prendra des mesures correctives appropriées. Le manquement par l'autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, 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 l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants habilités de l'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 établies à ce moment conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans le maintien et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité établies à ce moment conformément à la Convention,

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, en vertu 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 à l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés, ou les conditions suivant lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies conformément à la Convention.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie Contractante aux fins d'effectuer une inspection sur l'aire de trafic conformément au paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par le représentant de ce ou ces transporteurs aériens, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire qu'il est question de motifs sérieux du type auxquels il est fait référence au paragraphe 4 ci-dessus, 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 paragraphes 2 ou 6 ci-dessus, est arrêtée dès que les motifs qui y ont donné lieu, 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 d'autres services nécessaires à la sécurité des exploitations des services agréés.

Article 17

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs pas-

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

2. Chaque Partie Contractante convient d'observer les dispositions de sûreté non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie Contractante pour l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante et de prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chaque Partie Contractante examine aussi dans un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir des mesures de sûreté spéciales pour son aéronef ou ses passagers afin de faire face à une menace particulière.

3. Les Parties Contractantes agissent conformément aux dispositions de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie Contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie Contractante peut demander des consultations avec cette Partie Contractante. A moins qu'il en ait été convenu autrement par les Parties Contractantes de telles consultations débiteront dans une période de soixante (60) jours à compter de la date de réception de cette demande. L'incapacité de parvenir à un accord satisfaisant constitue un motif pour l'application de l'article 20 du présent Accord.

4. Les Parties Contractantes agissent conformément à tout accord en vigueur entre elles concernant la répression des actes d'intervention illécite notamment en ce qui concerne les aéronefs en vol, les aéronefs en service et/ou la sécurité des aéroports.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation les Parties Contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin avec célérité et sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante a dérogé aux dispositions de sûreté de l'aviation du présent article, les Autorités aéronautiques de la première Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette demande, constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou imposer des conditions l'autorisation d'exploitation du ou des transporteurs aériens de cette autre Partie Contractante. En cas d'urgence, une Partie Contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

CHAPITRE VI
DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

Article 18

Horaires

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 respecter l'uniformité des conditions prévues par le paragraphe 2 de l'article 9 (Concurrence loyale) ou lorsque 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 19

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. Toute modification au présent Accord approuvée par les Parties Contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties Contractantes se sont mutuellement informées par écrit, par un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, toute modification de l'annexe du présent Accord est approuvée par écrit par les Autorités aéronautiques et prend effet à une date fixée par lesdites Autorités.

Article 20

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.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, 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 la période de soixante (60) jours ou si le troisième arbitre n'est pas désigné d'un commun accord dans le délai indiqué, il peut être demandé au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale par l'une ou l'autre Partie Contractante de désigner un ou des arbitres.

3. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 21

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 la notification ne soit retirée avant l'expiration de cette période par accord entre les Parties Contractantes.

tantes. En l'absence d'accusé de réception de la notification de dénonciation délivré par l'autre Partie Contractante, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours ouvrables après la réception de cette notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 23

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 l'accord de substitution, comme indiqué au paragraphe 2 du présent article et de s'entendre sur les modifications à apporter à l'Accord.

Article 24

Applicabilité de l'Accord

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à son territoire en Europe.

Article 25

Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement à partir du jour suivant la date de sa signature et 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 dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

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

FAIT A Antananarivo le 6 novembre 2008 en deux exemplaires originaux, en langues française et anglaise, chaque texte faisant également foi.

Pour le Royaume des Pays-Bas

KAREL VAN KESTEREN

Pour la République de Madagascar

BOTOZAZA PIERROT

Annexe

à l'Accord de services aériens entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Madagascar

I – Tableau de routes

1. Le ou les transporteurs aériens désignés du Royaume des Pays-Bas sont autorisés à exploiter les services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:

Tous points aux Pays-Bas – Tous points intermédiaires – Deux (2) points à Madagascar – Tous points au-delà et vice versa.

2. Le ou les transporteurs aériens de la République de Madagascar sont autorisés à exploiter les services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:

Tous points à Madagascar – Tous points intermédiaires – Deux (2) points aux Pays-Bas – Tous points au-delà et vice versa.

3. Un ou tous les points intermédiaires et/ou les points au-delà sur les routes spécifiées, peuvent, selon le choix de chaque transporteur aérien désigné, être omis sur un ou tous les vols, pourvu que ces vols partent ou se terminent dans le territoire de la Partie Contractante ayant désigné le transporteur aérien.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 9, paragraphe 3, chaque Partie Contractante est autorisée à exploiter sept (7) fréquences hebdomadaires sur les routes mentionnées ci-dessus dans toute combinaison et n'importe quel ordre, sans restrictions quant au type et à la configuration des aéronefs.

5. Chaque transporteur aérien désigné a le droit d'exercer des droits d'escale à tous les points intermédiaires et au-delà.

6. Chaque transporteur aérien désigné peut combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef.

7. Chaque transporteur aérien désigné peut desservir des points vers ou 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 et les promouvoir en tant que services directs.

8. Chaque transporteur aérien désigné a le droit d'entrer en coopération sur les routes spécifiées.

9. Sur les routes à destination et en provenance de leurs territoires respectifs, l'exploitation par les transporteurs aériens désignés doit être effectuée avec des aéronefs conformes aux normes spécifiées dans la partie II, chapitre 3, volume 1 de l'annexe 16 à la Convention (dernière édition), de telle sorte que la différence entre la somme des niveaux de bruit certifiés et la somme des valeurs limites du chapitre 3 sera supérieure à 5 EPNdB.

II – Droits de cinquième liberté

Le ou les transporteurs aériens désignés de la République de Madagascar ont le droit de choisir deux (2) points intermédiaires et deux (2) points au-delà en Afrique et en Europe auxquels ils pourront exercer des droits pleins de cinquième liberté.

Le ou les transporteurs aériens désignés du Royaume des Pays-Bas ont le droit de choisir deux (2) points intermédiaires et deux (2) points au-delà en Afrique et en Europe auxquels ils pourront exercer des droits pleins de cinquième liberté.

Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Madagascar

preamble

The Kingdom of the Netherlands
and

The Republic of Madagascar,
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 contribute to the progress of international aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services, supplementary to the Convention;

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 Transport, Public Works and Water Management; for the Republic of Madagascar: the Ministry of Transport, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;

b) the terms “Agreed Service” and “Specified Route” mean: international air service 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” and “Stop for non-traffic purposes” 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 “Price” means: any amount 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;

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-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 and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
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 (cabotage).

Article 3

Designation and Authorization

1. Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more airline(s) to operate International Air Services on the routes specified in the Annex 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 the provisions of this article, unless it is not satisfied that:

(i) in the case of the airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands:

1. it is established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

2. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation,

in the case of the airline(s) designated by the Republic of Madagascar:

1. it is established in the territory of the Republic of Madagascar and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Madagascar; and

2. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Madagascar,

and that:

ii) the Government designating the airline(s) is maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security).

iii) the Designated Airline(s) is/are 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 a Designated Airline 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 where:

i) in the case of the airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands:

1. it is not established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or

2. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation.

in the case of the airline(s) designated by the Republic of Madagascar:

1. it is not established in the Republic of Madagascar or does not have a valid Operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Madagascar; or

2. effective regulatory control is not exercised or not maintained by the Republic of Madagascar.

- (ii) that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 14 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- (iii) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety);
- (iv) such Airline fails to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;
- (v) 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 17 (Aviation Security).

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 due to the abuse of a dominant position;
- c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due to 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 below.

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 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 co-operate 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 Price shall take effect or continue to be in effect until such time the dispute has been resolved under Article 20 of the Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of this Article, the designated airline(s) of the Republic of Madagascar shall not be entitled to introduce new products or lower fares than the ones existing for identical products on air services for carriage wholly within the European Community.

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 of any other carrier) 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;

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 groundhandling in the Territory of the other Contracting Party ("selfhandling"), or, at its option, select among competing agents 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 selfhandling, 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 selfhandling were possible.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of one Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with any other Airline including an Airline of a third country, provided (a) that the operating carrier in such arrangements holds the appropriate

operating authorization, and (b) that tickets make it clear to the purchaser at the point of sale which Airline will actually operate each sector of the service and with which Airline or Airlines the purchaser is entering into a contractual relationship. The code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency.

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, cargo and mail to or from any points in the Territories 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, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a 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 Netherlands this includes applicable European Community law.

Article 7

Noise

On the routes to and from their respective Territories the operations by the Airlines concerned shall be with aircraft which conform to standards that are specified in the Annex to this Agreement.

Article 8

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 (an) other Airline(s).

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

Article 9

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 Party shall impose on the other 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.

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 10

Taxes, Customs Duties and 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 as 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 her 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 exemptions from the

other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 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 its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Republic of Madagascar that operates between a point in the territory of the Kingdom of the Netherlands and another point in the territory of the Kingdom of the Netherlands or in the territory of another European Community Member State

Article 11

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 Airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such Users 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 Airlines 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 Airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

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 of 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 12

Double Taxation

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

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable 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.

4. The provisions of paragraph 1 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.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

Article 13

Transfer of Funds

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) working days of

application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

3. 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 14

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 or on behalf of crews, passengers, 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(s) 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 15

Recognition of Certificates and Licenses

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.

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

Article 16

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 the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) 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. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, 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 made 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 the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had 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 above 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 event 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's operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Each Contracting Party shall see to it that the 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 17

Aviation Security

1. The Contracting Parties agree to provide assistance to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to security of civil aviation.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the Territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultation shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 20 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with any agreement effective between them regarding the suppression of acts of unlawful interference, inter alia in respect of aircraft in flight, aircraft in service and/or safety at airports.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of that other Contracting

Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiration of these 15 days.

CHAPTER VI

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 18

Timetable

Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights or 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 9 (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 Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

Article 19

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and 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. Any amendment of this Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing, through the exchange of diplomatic notes, of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the Aeronautical Authorities and shall take effect on a date to be determined by the said Authorities.

Article 20

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named 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 a 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 of sixty (60) days 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.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 21

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 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties 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 22

Registration with ICAO

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

Article 23

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 24

Applicability of the Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Territory in Europe only.

Article 25

Entry into Force

This Agreement shall be provisionally applied from the day following the date of its signature and shall enter 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 in their respective countries have been complied with.

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

DONE AT Antananarivo on 6 November 2008, in two original copies, in the French and English language, each copy being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands

KAREL VAN KESTEREN

For the Republic of Madagascar

BOTOZAZA PIERROT

Annex

I – Route Schedule

to the Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Madagascar.

1. The Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate Air Services on the route specified hereunder:

All points in the Netherlands – All Intermediate points – Two (2) points in Madagascar – All points beyond and vice versa.

2. The Designated Airline(s) of the Republic of Madagascar shall be entitled to operate Air Services on the routes specified hereunder:

All points in Madagascar – All intermediate points – Two (2) points in the Netherlands – All points beyond and vice versa.

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the Specified Routes may, at the discretion of each Designated Airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate, respectively terminate in the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline.

4. Notwithstanding Article 9 paragraph 3, each Contracting Party shall be allowed to operate seven (7) weekly frequencies on the routes mentioned above in any combination and in any order, without restrictions as to the aircraft type and configuration.

5. Each Designated Airline shall have the right to exercise own stop-over rights at all intermediate and all beyond points.

6. Each Designated Airline may combine different flight numbers within one aircraft operation.

7. Each Designated Airline may serve points behind and/ or to any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services.

8. Each Designated Airline shall have the right to intermingle on the Specified Routes.

9. On the routes to and from their respective Territories the operations by the Designated Airlines shall be with aircraft which conform to the standard specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention (latest edition), such that the difference between the sum of the certified noise levels and the sum of the Chapter 3 limit values is more than 5 EPN db.

II – Fifth freedom rights

The Designated Airline(s) of the Republic of Madagascar shall have the right to choose two (2) intermediate rover points and two (2) beyond rover points in Africa and Europe with full fifth freedom rights at these points

The Designated Airline(s) of the Kingdom of The Netherlands shall have the right to choose two (2) intermediate rover points and two (2) beyond rover points in Africa and Europe with full fifth freedom rights at these points

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.

F. VOORLOPIGE TOEPASSING

Het Verdrag, met Bijlage, wordt ingevolge zijn artikel 25 vanaf 6 november 2008 voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt de voorlopige toepassing ingevolge zijn artikel 24 alleen voor Nederland.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge zijn artikel 25 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben meegedeeld dat aan hun onderscheiden formaliteiten en constitutionele vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
Chicago, 7 december 1944
- Tekst : *Trb.* 1947, 165 (Engels en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1999, 108
-
- Titel : Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap;
Rome, 25 maart 1957
- Tekst : *Trb.* 1957, 74 (Frans)
Trb. 1957, 91 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 51

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat het Verdrag, met Bijlage, zal zijn bekendgemaakt in Nederland op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *zeventiende* december 2008.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN