

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2026 Nr. 58

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Benin (met Bijlage);
Cotonou, 7 mei 2026*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 014139 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Benin

Preamble

The Government of the Kingdom of the Netherlands

and

the Government of the Republic of Benin (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing Air Services between and beyond their respective Territories.

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of 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 have been ratified by both Contracting Parties;
 - b) The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management of the Netherlands and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions; and, in the case of the Republic of Benin, the Minister responsible for Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Authority or similar functions;
 - c) The term "Designated Airlines" means Airlines, which have been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
 - d) The term "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

- e) The terms "Air Service", "International Air Service", "Airlines" and "Stop for Non-Traffic Purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - f) The term "Capacity" means the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);
 - g) The term "Tariff" means the Tariffs to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those Tariffs apply, including Tariffs and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
 - h) The term "Route Schedule" means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 20 (Consultations and Amendment) of this Agreement;
 - i) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
 - j) The term "User Charges" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related facilities and services;
 - k) 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;
 - l) 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;
 - m) The term "Stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
 - n) The term "Airport Slot" or "Slot" means the permission given by a coordinator to use the full range of airport infrastructure necessary to operate a planned Air Service at a Slot coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off;
 - o) The term "European Union Member State" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
 - p) The term "the Netherlands" means the European part of the Netherlands;
 - q) The term "WAEMU" means West African Economic Monetary Union.
2. The applicable legislation for the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex to this Agreement, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:
- a) To fly without landing across the Territory of the other Contracting Party;
 - b) To make Stops for Non-Traffic Purposes in the Territory of the other Contracting Party; 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, either separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of one Contracting Party the privilege of uplift and discharge, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire when destined for another point in the Territory of that other Contracting Party (cabotage).

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one or more Airline(s) for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. Upon receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant to the Airlines designated the necessary operating authorizations without delay, provided that:
- a) in case an Airline is designated by the Netherlands:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating license in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

- (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b) in case an Airline is designated by Benin:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Republic of Benin and has a valid Operating License in accordance with WAEMU Treaties and under WAEMU laws; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the WAEMU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by WAEMU Member States and/or nationals of WAEMU Member States or by other African States and/or nationals of such other African States, and that:
 - c) the Contracting Party designating the Airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Fair Competition), Article 12 (Aviation Safety) and Article 13 (Aviation Security) of this Agreement; and
 - d) 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 Services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an Airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such Aeronautical Authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the 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 or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit an operating authorization of an Airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on an operating authorization, in any of the following cases:
- a) in case an Airline is designated by the Netherlands:
 - (i) the Airline is not established in the Territory of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating license in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b) in case an Airline is designated by Benin:
 - (i) the Airline is not established in the Territory of the Republic of Benin or has no valid Operating License in accordance with WAEMU Treaties and under WAEMU laws; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the WAEMU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and/or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by WAEMU Member States and/or nationals of WAEMU Member States, or by other African States and/or nationals of such other African States;
 - c) failure of the Airline to comply with the provisions set forth in this Agreement, especially in Article 7 (Fair Competition), Article 12 (Aviation Safety) and Article 13 (Aviation Security) of this Agreement; or
 - d) failure by the Airline to comply with the laws or regulations referred to in Article 6 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement; or
 - e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
 - f) failure by the Airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in 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 13 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 5

Exemption from Customs and Other Duties

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 other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

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-mentioned Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The items 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 the Designated Airline(s) 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 items be placed under their supervision up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline 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.

Article 6

Application of Laws, Regulations and Procedures

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

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

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

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(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 7

Fair competition

1. The Contracting Parties agree that it is their joint objective to have a fair and competitive environment in which their Airlines enjoy fair and equal opportunities to compete in the provision of International Air Services.
2. For the purposes of this Article, “subsidy” means any financial contribution granted by the government or any other public body at any level, including the direct or indirect transfer of any type of funds, the foregoing or non-collection of revenue that is otherwise due and the direct or indirect supply of goods and services on non-commercial terms, thereby conferring an economic benefit to Airlines.
3. In order to attain the objective laid down in paragraph 1 of this Article, each Contracting Party shall:
 - a) prohibit, and where they exist, eliminate, within its jurisdiction, any forms of discrimination or of unfair practice which would adversely affect the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing International Air Services; and
 - b) not grant or maintain subsidies to any Airlines which would adversely affect the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing International Air Services.
4. Notwithstanding point (b) of paragraph 3 of this Article, the Contracting Parties may grant:
 - a) support to an insolvent or ailing Airline, provided that (i) such support is conditional on a credible restructuring plan with a view to ensuring the return of the insolvent or ailing Airline to long-term viability within a reasonable time; and (ii) the Airline concerned, or its investors or shareholders, significantly contribute to the costs of restructuring;
 - b) temporary and limited liquidity support to an ailing Airline in the form of loans or loan guarantees merely to keep it in business for the time necessary to work out a restructuring or liquidation plan;
 - c) subsidies to make good the damage caused by natural disasters or exceptional occurrences or to remedy a serious disturbance in the economy of the Republic of Benin or of one or more EU Member States;
 - d) subsidies to Airlines entrusted with the operation of clearly defined public service obligations necessary to meet essential transport needs of the population.
5. Each Contracting Party shall ensure that each of its Airlines providing International Air Services under this Agreement publishes, on at least an annual basis, a financial report, accompanied by a financial statement, that is externally audited in compliance with internationally recognised accounting and corporate financial disclosure standards, such as the International Financial Reporting Standards.
6. Each Contracting Party shall, when requested, provide to the other Contracting Party additional financial reports and any other relevant information within a reasonable delay.
7. If a Contracting Party (hereinafter referred to as “the initiating Contracting Party”) considers that its Airlines’ fair and equal opportunities to compete are adversely affected by the breach by the other Contracting Party of any of the provisions of this Article, it may proceed in accordance with paragraphs 8 to 10 of this Article.
8. The initiating Contracting Party shall submit a written request for consultations to the other Contracting Party (hereinafter referred to as “the responding Contracting Party”). Consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request, unless otherwise agreed.
9. If the initiating Contracting Party and the responding Contracting Party concerned fail to reach agreement on the matter within sixty (60) days of the receipt of the request for consultations, the initiating Contracting Party may take measures against all or some of the Airlines of the responding Contracting Party which have engaged in the contested conduct or which have benefited from the discrimination, unfair practices or subsidies in question.
10. Measures taken pursuant to paragraph 9 of this Article shall be appropriate, proportionate and restricted in their scope and duration to what is strictly necessary to mitigate the injury and remove the undue advantage.
11. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority or powers of the competition authorities of the Contracting Parties or of the courts or tribunals which review the decisions of those authorities.

Article 8

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 air waybill, both its own tickets and/or air waybills of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b) 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 in the Territory of the other Contracting Party;
 - c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services in the currency of that Territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries 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, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling ("self handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space, Capacity or airport safety. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Netherlands European Union law.
5. In operating or holding out the Agreed Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
 - a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
 - (i) the Airline(s) of the same Contracting Party;
 - (ii) the Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
 - (iii) the Airline(s) of a third country; or
 - (iv) a cargo surface transportation provider of any country;
 - b) The operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - c) All marketing Airlines involved in the co-operative arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - d) The total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
 - e) When holding out Air Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

These provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.
6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Services any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations. Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other 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 Union law.

Article 9

Approval of Timetables

1. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights nor operational plans by Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 1 of Article 7 (Fair Competition) of this Agreement or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement.

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

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for Air Services to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their Airlines to consult other Airlines about the Tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

2. Each Contracting Party may require notification or filing of any Tariff to be charged by its own Designated Airline or Airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any Tariff to be charged by the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 4 or 5 of this Article.

3. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) the protection of consumers from Tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
- b) the prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any Tariff filed or charged by one of its own Designated Airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the Aeronautical Authority of that Contracting Party that a Tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 3 of this Article.

5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a Tariff charged or proposed to be charged by an Airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such Tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 1 of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement the Tariff shall take effect or continue to be in effect.

6. Notwithstanding the paragraphs of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of the Republic of Benin for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law and the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of the Netherlands for carriage wholly within WAEMU Member States or African States, shall be subject to the legislation of those member states.

Article 11

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Netherlands, European laws and regulations, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party

reserves the right, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 12

Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first-mentioned 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 fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

3. Where the Netherlands has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that Airline.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an Airline of one Contracting Party, on service to or from the Territory of another Contracting Party, may, while within the Territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, in this Article called "ramp inspection", provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention and Article 13 (Aviation Security) of this Agreement, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

5. 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 purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates 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.

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

7. 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-mentioned 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 an Airline operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference

forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory or, in the case of the Netherlands' operators of aircraft which are established in its Territory under the European Union Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the Territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Netherlands, European Union law.

5. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

7. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first-mentioned Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

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

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

Article 14

Transfer of Funds

1. Each Contracting Party shall grant to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer, according to applicable laws and regulations, the excess of receipts over expenditure earned by the

Airline in the Territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If the Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airline(s) of the first Contracting Party.

3. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such agreement shall apply.

Article 15

User Charges

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.

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

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article.

4. 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.

5. 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 period 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 16

Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

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

Article 17

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 paragraphs 1–4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income and on capital shall be applicable.

Article 18

Environment

1. The Contracting Parties confirm their commitment to the objective of the Paris Agreement to limit global warming to well below 2, preferably to 1.5 degrees Celsius, compared to pre-industrial levels. They agree to contribute to the achievement of that objective by limiting the greenhouse gas emissions associated with aviation.
2. The Contracting Parties confirm their support for and shall strive to achieve the long-term aspirational goal of net-zero carbon dioxide emissions by 2050 decided at the 41st Session of the ICAO Assembly. They agree to cooperate with each other and with third countries in developing and implementing appropriate measures to achieve this goal.
3. The Contracting Parties will participate in ICAO's Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) and will promote adherence to this scheme in their respective interactions with third countries.
4. The Contracting Parties commit to work together in support of environmental and sustainability measures at the level of ICAO. In particular they commit to implementing the Global Framework adopted by the 3rd ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels (CAAF/3) on 24 November 2023, through the use of aviation cleaner technologies.
5. The Contracting Parties commit to develop domestic measures which will promote and increase the use of sustainable aviation fuels (SAF) in their respective Territories. They agree to inform each other of the measures taken and related best practices, and of their effect on the SAF production and share of SAF in the aviation fuel supplied in their respective Territories. The Contracting Parties also agree to contribute to regional and international measures which aim to increase the availability and deployment of SAF.
6. The Contracting Parties shall continue to engage and strengthen their cooperation on environmental action in aviation, including but not limited to the areas of:
 - a) policy and regulation, research and development and deployment with regard to environmentally-friendly aviation technology, including SAF and hydrogen and electric aircraft;
 - b) air traffic management innovation to reduce the environmental impacts of aviation;
 - c) noise mitigation and monitoring;
 - d) air pollution mitigation;
 - e) the deployment of infrastructure for SAF and other new fuels and power sources, such as hydrogen and electricity.
7. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of a Contracting Party to take appropriate measures to prevent or otherwise address the effects of aviation on the environment and climate, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied in a non-discriminatory manner.

Article 19

Social aspects

1. The Contracting Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions and agree to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, inter alia in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection, and social dialogue.
2. The Contracting Parties recognise the right of each Contracting Party to establish its own level of domestic labour protection as it deems appropriate, and to adopt or modify accordingly its relevant laws and policies,

consistent with its international obligations. The Contracting Parties shall ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.

3. Each Contracting Party shall continue to improve laws and policies as referred to in paragraph 2 of this Article and shall strive towards providing and encouraging high levels of labour protection in the aviation sector. The Contracting Parties recognise that the violation of fundamental principles and rights at work cannot be invoked or otherwise used as a legitimate comparative advantage and that labour standards should not be used for protectionist purposes.

4. The Contracting Parties reaffirm their commitment, in accordance with their obligations arising from their membership in the International Labour Organization (ILO) and the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work (1998), as amended in 2022, to respect, to promote and to realise the principles concerning the fundamental rights and principals at work.

5. The Contracting Parties shall promote the objectives included in the ILO Decent Work Agenda and in the ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization (2008), as amended in 2022, as well as the ILO and ICAO Conclusions and recommendations on the promotion of decent work to shape a green, sustainable and inclusive economic recovery for the civil aviation sector concluded during the ILO technical meeting between ILO and ICAO held in Geneva in April 2023.

6. The Contracting Parties agree to increase the cooperation between civil aviation authorities, labour authorities and other relevant public or private institutions, aimed at exchanging information and sharing best practices.

7. Each Contracting Party undertakes to make best endeavours towards ratifying and effectively implementing, if it has not yet done so, the fundamental ILO conventions. The Contracting Parties will also work towards the ratification and effective implementation of other ILO conventions and international standards in the labour and social domain of relevance for the civil aviation sector, taking into account domestic circumstances.

8. The Contracting Parties shall promote gender balance, non-discrimination, and equality for all, notably through policies that improve access for women and other underrepresented groups of workers to work and career progression in technical roles and leadership positions.

Article 20

Consultations and Amendment

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Route Schedule and shall consult when necessary to provide for amendment thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations in writing which shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

3. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendments shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article shall not apply in case any traffic rights are added to the Annex.

Article 21

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 endeavor to settle it by bilateral negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contract-

ing Party and the third to be appointed by the two so nominated, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its own arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of ICAO may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 22

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

Article 23

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

Article 24

Duration and Termination

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; such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry date of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by ICAO.

Article 25

Applicability of this Agreement

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

Article 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification by which the Contracting Parties have notified each other, through diplomatic channels, that their respective internal legal requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

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

DONE at Cotonou, on 7 May 2026, in duplicate in the English, French and Dutch languages, all texts being equally authentic. In the event of any dispute as to the interpretation or the application of the Agreement, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

JORIS W.P. JURRIËNS
Ambassador of the Kingdom of the Netherlands to Benin

For the Government of the Republic of Benin,

JOSÉ TONATO
Minister of Living Environment and Transport, in charge of sustainable development

Annex

Route Schedule 1

Routes to be operated by the Designated Airlines of the Netherlands:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the Netherlands	Any points	Points in Benin	Any points

Route Schedule 2

Routes to be operated by the Designated Airlines of Benin:

From	Intermediate Points	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in Benin	Any points	Points in the Netherlands	Any points

Note 1:

The Designated Airline(s) of each Contracting Party may on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d) serve intermediate and beyond point and points in the Territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e) omit stops at any point or points;
- f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g) serve points behind any point in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h) make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party, including the carriage of "own stopover" traffic;
- i) carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates,

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

Note 2:

The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency of operations.

Note 3:

Irrespective of the Route Schedule, Airport Slots shall have to be requested and allocated prior to the actual operation of flights to and from the Slot coordinated airports.

Verdrag inzake luchtdiensten tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Benin

Preambule

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van Republiek Benin (hierna te noemen de „verdragsluitende partijen”),

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944;

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden.

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij de context anders vereist:
 - a. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
 - b. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat van Nederland en elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteit worden vervuld of soortgelijke functies; en, wat de Republiek Benin betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart en elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteit worden vervuld of soortgelijke functies;
 - c. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappijen” verstaan de luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
 - d. heeft „grondgebied” met betrekking tot een staat de betekenis die daaraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
 - e. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappijen” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan respectievelijk wordt toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago;
 - f. wordt onder „capaciteit” verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan het publiek wordt geboden;
 - g. wordt onder „tarief” verstaan de tarieven die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze tarieven van toepassing zijn, met inbegrip van de tarieven en voorwaarden voor agentschappen en andere aanvullende diensten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
 - h. wordt onder „Routetabel” verstaan de routetabel die als Bijlage bij dit Verdrag is gevoegd en elke wijziging daarin overeengekomen in overeenstemming met de bepalingen van artikel 20 (Overleg en wijziging) van dit Verdrag;
 - i. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;
 - j. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende voorzieningen en diensten;
 - k. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;

- l. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - m. wordt onder „boordproviand” verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
 - n. wordt onder „luchthavenslot” of „slot” verstaan de toestemming die door een coördinator wordt gegeven om gebruik te maken van alle luchthaveninfrastructuur die nodig is om een geplande luchtdienst op een luchthaven met slots uit te voeren op een specifieke datum en tijd ten behoeve van landen of opstijgen;
 - o. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie” verstaan een staat die nu of in de toekomst verdragsluitende partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
 - p. wordt onder „Nederland” verstaan het Europese deel van Nederland;
 - q. wordt onder „WAEMU” verstaan de West-Afrikaanse Economische en Monetaire Unie.
2. De wetgeving die in Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage bij dit Verdrag, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij:
- a. Zonder te landen over het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te vliegen;
 - b. Op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
 - c. Tijdens het exploiteren van een overeengekomen dienst op een omschreven route, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van het internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Niets in het eerste lid van dit artikel wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij het voorrecht van vertrek of afhandeling te geven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij van passagiers, vracht of post die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij (cabotage).

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht, door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere verdragsluitende partij, een luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten op de omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere verdragsluitende partij onverwijld, met inachtneming van de bepalingen van het derde en vierde lid van dit artikel, de noodzakelijke exploitatievergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, mits:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Nederland :
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van Nederland gevestigd is overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van dergelijke staten;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Benin :
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Benin gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming de WAEMU-verdragen en WAEMU-wetgeving; en

- ii. de lidstaat van de WAEMU die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de WAEMU en/of van onderdanen van lidstaten van de WAEMU of van andere Afrikaanse staten en/of onderdanen van dergelijke andere Afrikaanse staten; en dat:
- c. de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 7 (Eerlijke concurrentie), artikel 12 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 13 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen naleeft; en
 - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat zijn te voldoen aan de in de wet- en regelgeving gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
3. De luchtvaartautoriteit van de ene verdragsluitende partij kan van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wet- en regelgeving die door deze autoriteit gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.
4. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment, geheel of ten dele, een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking of schorsing van exploitatievergunning

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht een exploitatievergunning van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken of daaraan de voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht, in de volgende gevallen:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Nederland :
 - i. de luchtvaartmaatschappij is niet gevestigd op het grondgebied van Nederland overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie of beschikt niet over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant controleert niet daadwerkelijk of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de luchtvaartautoriteit wordt niet duidelijk vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij is niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom van of staat niet daadwerkelijk onder toezicht van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van dergelijke staten;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Benin :
 - i. de luchtvaartmaatschappij is niet gevestigd op het grondgebied van de Republiek Benin of beschikt niet over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming de WAEMU-verdragen en WAEMU-wetgeving; of
 - ii. de lidstaat van de WAEMU die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant controleert niet daadwerkelijk of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit wordt niet duidelijk vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij is niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom van of staat niet daadwerkelijk onder toezicht van lidstaten van de WAEMU en/of van onderdanen van lidstaten van de WAEMU of van andere Afrikaanse staten en/of onderdanen van dergelijke andere Afrikaanse staten;
 - c. de luchtvaartmaatschappij leeft de bepalingen vervat in dit Verdrag, met name in artikel 7 (Eerlijke concurrentie), artikel 12 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 13 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag niet na; of
 - d. de luchtvaartmaatschappij leeft de wet- of regelgeving bedoeld in artikel 6 (Toepassing van wetten, regelgeving en procedures) van dit Verdrag niet na; of
 - e. een dergelijke luchtvaartmaatschappij laat na ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij, die de vergunning beoordelen, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en regelgeving; of
 - f. de luchtvaartmaatschappij laat na de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uit-

geoeffend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de verdragsluitende partijen de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 13 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 5

Vrijstelling van douanerechten en andere rechten

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale rechten en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene verdragsluitende partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen belastingen en heffingen te worden betaald, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de reis die worden afgelegd boven het grondgebied van de verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een verdragsluitende partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand aan boord van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van de verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare belastingen.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij contracten heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde ontheffingen geniet van de andere verdragsluitende partij, voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

Artikel 6

Toepassing van wetten, regelgeving en procedures

1. De wetten, regelgeving en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt, er verblijft en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, regelgeving en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine worden nageleefd door bemanningsleden of passagiers en/of ten behoeve van vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij zodra deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij binnenkomen, er verblijven en totdat deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij hebben verlaten.

3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve in het kader van de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van haar regelgeving inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke regelgeving of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, regelgeving en procedures.

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. De verdragsluitende partijen komen overeen dat zij gezamenlijk zullen streven naar een eerlijke en concurrerende omgeving en eerlijke en gelijke kansen voor hun luchtvaartmaatschappijen om te kunnen concurreren bij het verzorgen van internationale luchtdiensten.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder „subsidie” verstaan elke financiële bijdrage die door de regering of enig ander overheidsorgaan op enig niveau wordt toegekend, met inbegrip van de directe of indirecte overdracht van enigerlei soort middelen, het al dan niet innen van anderszins verschuldigde inkomsten en de directe of indirecte levering van goederen en diensten op niet-commerciële voorwaarden, waardoor aan luchtvaartmaatschappijen een economisch voordeel wordt verleend.

3. Ter verwezenlijking van de in het eerste lid van dit artikel genoemde doelstelling zal elke verdragsluitende partij:

- a. binnen haar rechtsmacht alle vormen van discriminatie of oneerlijke praktijken die afbreuk zouden doen aan de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij om te concurreren bij het verlenen van internationale luchtdiensten verbieden en, indien deze bestaan, uitbannen; en
- b. geen subsidies verlenen of handhaven ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen die nadelige gevolgen zouden hebben voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij om te concurreren bij het verzorgen van internationale luchtdiensten.

4. Niettegenstaande het derde lid, onderdeel b, van dit artikel kunnen de verdragsluitende partijen:

- a. steun aan een insolvente of noodlijdende luchtvaartmaatschappij verlenen, mits i) deze steun afhankelijk is van een geloofwaardig herstructureringsplan om ervoor te zorgen dat de insolvente of noodlijdende luchtvaartmaatschappij binnen een redelijke termijn weer levensvatbaar wordt op lange termijn; en ii) de betrokken luchtvaartmaatschappij, of haar investeerders of aandeelhouders, aanzienlijk bijdragen aan de herstructureringskosten;
- b. tijdelijke en beperkte liquiditeitssteun verlenen aan een noodlijdende luchtvaartmaatschappij in de vorm van leningen of leninggaranties, louter om deze in bedrijf te houden gedurende de tijd die nodig is om een herstructurerings- of liquidatieplan uit te werken;
- c. subsidies verlenen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen of tot opheffing van een ernstige verstoring in de economie van de Republiek Benin of van een of meer EU-lidstaten;
- d. subsidies verlenen aan luchtvaartmaatschappijen die belast zijn met de uitvoering van duidelijk omschreven openbardienstverplichtingen die nodig zijn om te voorzien in de essentiële vervoersbehoeften van de bevolking.

5. Elke verdragsluitende partij draagt er zorg voor dat elk van haar luchtvaartmaatschappijen die in het kader van dit Verdrag internationale luchtdiensten verlenen, ten minste jaarlijks, een financieel verslag publiceren, vergezeld van een financieel overzicht, dat extern wordt gecontroleerd in overeenstemming met internationaal erkende standaarden voor jaarrekeningen en financiële informatieverschaffing door ondernemingen, zoals de International Financial Reporting Standards.

6. Elke verdragsluitende partij verstrekt, op verzoek, aan de andere verdragsluitende partij, binnen een redelijk tijdsbestek, aanvullende financiële rapporten en elke andere relevante informatie.

7. Indien een verdragsluitende partij (hierna „de initiërende verdragsluitende partij” genoemd) van oordeel is dat de eerlijke en gelijke kansen van haar luchtvaartmaatschappijen om te concurreren nadelig worden beïnvloed door de schending door de andere verdragsluitende partij van een van de bepalingen van dit artikel, kan zij optreden in overeenstemming met de leden 8 tot en met 10 van dit artikel.

8. De initiërende verdragsluitende partij dient een schriftelijk verzoek om overleg in bij de andere verdragsluitende partij (hierna „de reagerende verdragsluitende partij” genoemd). Het overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij anders overeengekomen.
9. Indien de initiërende verdragsluitende partij en de betrokken reagerende verdragsluitende partij niet binnen zestig (60) dagen na ontvangst van het verzoek om overleg tot overeenstemming komen over de kwestie, kan de initiërende verdragsluitende partij maatregelen nemen tegen alle of een deel van de luchtvaartmaatschappijen van de reagerende verdragsluitende partij die het betwiste gedrag hebben vertoond of die voordeel hebben gehad van de discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies in kwestie.
10. Maatregelen die worden genomen ingevolge de bepalingen van het negende lid van dit artikel zijn passend, proportioneel en qua reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt genomen noodzakelijk is om de schade te verminderen en het oneerlijke voordeel teniet te doen.
11. Het gezag en de bevoegdheden van de betreffende mededingingsautoriteiten van de verdragsluitende partijen of de rechtbanken of tribunalen die de beslissingen van deze autoriteiten toetsen, worden door geen enkele bepaling van dit Verdrag beïnvloed, beperkt of in het geding gebracht.

Artikel 8

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij toegestaan:
- op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, zowel eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van elke andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
 - zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar hun goeddunken, via haar of hun agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
 - dergelijk vervoer en bijkomende of aanvullende diensten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of, met inachtneming van haar nationale wet- en regelgeving, in vrij omwisselbare valuta van andere landen en het staat elke persoon vrij dit vervoer of deze diensten te kopen in elke valuta.
2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij toegestaan haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van elke andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht mag slechts worden beperkt door specifieke beperkingen qua beschikbare ruimte, capaciteit of luchthavenveiligheid. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling of gronddiensten verricht door een aanbieder of aanbieder behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij en in het geval van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de overeengekomen diensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
- de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing of lease-regelingen, met:
 - de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van dezelfde verdragsluitende partij;
 - de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; of
 - een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land;

- b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezit of bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet of voldoet aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;
- c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
- d. de totale capaciteit aan luchtdiensten die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- e. bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat.

Deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of zee voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op het grondgebied van elk van de verdragsluitende partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving te vervoeren. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of zee of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of zee te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders, met inbegrip van vervoer over land en/of zee geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

7. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij. Wat betreft Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

Artikel 9

Goedkeuring van dienstregelingen

1. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt dat tabellen, programma's voor vluchten of exploitatieplannen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het eerste lid van artikel 7 (Eerlijke concurrentie) van dit Verdrag, of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de Bijlage bij dit Verdrag.

2. Wanneer een verdragsluitende partij indiening verlangt ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij tot een minimum.

Artikel 10

Tarieven

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van haar luchtvaartmaatschappijen dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadplegen over de tarieven die zij in rekening brengen of voorstellen om in rekening te brengen voor diensten waarop deze regelingen van toepassing zijn.

2. Elke verdragsluitende partij mag kennisgeving of indiening voorschrijven van de door haarzelf aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen in rekening te brengen tarieven. Geen van de verdragsluitende partijen vereist kennisgeving of indiening van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het vierde of vijfde lid van dit artikel.
3. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen is beperkt tot:
 - a. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog zijn als gevolg van misbruik van marktmacht;
 - b. het voorkomen van tarieven waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat de concurrentie belemmert, beperkt of verstoort of een concurrent buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of uitdrukkelijk ten doel heeft.
4. Elke verdragsluitende partij mag eenzijdig tarieven die door een van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn ingediend of worden berekend afkeuren. Een dergelijke interventie wordt echter alleen gedaan indien het de luchtvaartautoriteit van die verdragsluitende partij voorkomt dat een tarief dat in rekening wordt gebracht of wordt voorgesteld voldoet aan een van de criteria vermeld in het derde lid van dit artikel.
5. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat in rekening wordt gebracht of voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij. Indien een van de verdragsluitende partijen van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.
6. Niettegenstaande de bepalingen van dit artikel is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Benin voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht het recht van de Europese Unie van toepassing en is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Nederland voor vervoer dat geheel binnen de WAEMU-lidstaten of Afrikaanse staten plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht het recht van die lidstaten van toepassing.

Artikel 11

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, en, in het geval van Nederland, mede in overeenstemming met de Europese wet- en regelgeving, en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de routes en diensten als voorzien in dit Verdrag, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte van deze bewijzen of vergunningen gelijkwaardig zijn aan of zwaarder dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of vast te stellen minimumnormen. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt of ten behoeve van hen geldig zijn verklaard door de andere verdragsluitende partij of door elke andere staat.

Artikel 12

Veiligheid van de luchtvaart

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg, oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn die kan worden overeengekomen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking of schorsing van exploitatievergunningen) van dit Verdrag.

3. Indien Nederland een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere verdragsluitende partij uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, in dit artikel „platforminspectie” genoemd, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago en artikel 13 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren, en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

5. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
- b. ernstige bezorgdheid dat de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast,

staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten op grond waarvan de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten op grond waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

6. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel van een door luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vijfde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

7. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert, naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

8. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zevende lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

Artikel 13

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander multilateraal verdrag inzake beveiliging van de burgerluchtvaart waardoor beide partijen gebonden zijn.

2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke

gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn op de verdragsluitende partijen; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of permanent zijn gevestigd op hun grondgebied, of, in het geval van Nederland, exploitanten van luchtvaartuigen die op haar grondgebied gevestigd zijn overeenkomstig de EU-verdragen en over een geldige exploitatievergunning beschikken in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij, bij vertrek uit of tijdens verblijf op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met de van kracht zijnde wetgeving van dat land en, in het geval van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

5. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de vracht (met inbegrip van ruimbagage) en boordproviand en dat deze maatregelen bij toeneemende dreiging worden aangepast. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere verdragsluitende partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. Elke verdragsluitende partij neemt tevens een verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

6. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

7. Elke verdragsluitende partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving (of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten kunnen overeenkomen), haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd, of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

8. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen van directere redenen tot zorg en het in het kader van de ICAO-beveiligingsnormen nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een passende veiligheids-situatie.

9. Elke verdragsluitende partij neemt de maatregelen die zij mogelijk acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat op haar grondgebied geland is aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht mensenlevens te beschermen. Waar praktisch uitvoerbaar worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

Artikel 14

Overmaking van gelden

1. Elke verdragsluitende partij verleent aan de aanwezige luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij het recht, overeenkomstig de toepasselijke wet- en regelgeving, het batig saldo van inkom-

sten en uitgaven dat deze luchtvaartmaatschappijen hebben behaald op het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij in verband met het vervoer van passagiers, postzendingen en vracht, op basis van de wisselkoersen voor lopende transacties die op de markt gelden over te maken.

2. Indien een verdragsluitende partij beperkingen oplegt aan de overmaking van het batig saldo van de inkomsten en uitgaven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij, heeft laatstbedoelde het recht op basis van wederkerigheid beperkingen op te leggen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde verdragsluitende partij.

3. Indien betalingen tussen de verdragsluitende partijen onderworpen zijn aan een bijzondere overeenkomst, is die overeenkomst van toepassing.

Artikel 15

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door en/of onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere verdragsluitende partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir te zijn en billijk te worden opgelegd aan de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor elke andere luchtvaartmaatschappij.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthavens, luchthavenmilieu, luchtnavigatie en beveiliging van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die gebruik maakt of gebruik maken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel.

4. Elke verdragsluitende partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

5. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij: i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 16

Verandering van luchtvaartuig

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasete uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met andere luchtvaartmaatschappijen.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 17

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

2. Voordelen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

3. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn eveneens van toepassing op inkomsten en winsten uit de deelneming in een pool, een gemeenschappelijke onderneming, een samenwerkingsregeling op het gebied van de verkoop of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de verdragsluitende partijen tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen dat betrekking heeft op luchtvervoer voorziet in procedures die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde procedures, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting inzake inkomen en vermogen van toepassing.

Artikel 18

Milieu

1. De verdragsluitende partijen bevestigen hun gehechtheid aan de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder 2, bij voorkeur tot 1,5 graden Celsius, in vergelijking met het pre-industriële niveau. Zij komen overeen bij te dragen aan de verwezenlijking van die doelstelling door de broeikasgasemissies in verband met de luchtvaart te beperken.

2. De verdragsluitende partijen bevestigen hun steun voor de op de 41^e zitting van de Algemene Vergadering van ICAO vastgestelde ambitieuze langetermijndoelstelling van een nettonuluitstoot van koolstofdioxide tegen 2050 en streven ernaar deze te verwezenlijken. Zij komen overeen met elkaar en met derde landen samen te werken bij de ontwikkeling en uitvoering van passende maatregelen om dit doel te bereiken.

3. De verdragsluitende partijen nemen deel aan de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSIA) van ICAO en bevorderen de naleving van deze regeling in hun respectieve interacties met derde landen.

4. De verdragsluitende partijen verbinden zich ertoe samen te werken ter ondersteuning van milieu- en duurzaamheidsmaatregelen op het niveau van ICAO. Zij verbinden zich er met name toe uitvoering te geven aan het mondiaal kader dat op 24 november 2023 door de 3^e ICAO-conferentie over luchtvaart en alternatieve brandstoffen (CAAF/3) is aangenomen, door gebruik te maken van schonere luchtvaarttechnologieën.

5. De verdragsluitende partijen verbinden zich ertoe binnenlandse maatregelen te ontwikkelen die het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in hun respectieve gebieden zullen bevorderen en vergroten. Zij komen overeen elkaar in kennis te stellen van de genomen maatregelen en de daarmee verband houdende beste praktijken, en van het effect daarvan op de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen en het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de op hun respectieve grondgebieden geleverde luchtvaartbrandstof. De verdragsluitende partijen komen ook overeen bij te dragen aan regionale en internationale maatregelen die erop gericht zijn de beschikbaarheid en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen te vergroten.

6. De verdragsluitende partijen blijven hun samenwerking inzetten en versterken op het gebied van milieu-maatregelen in de luchtvaart, met inbegrip van, maar niet beperkt tot:

a. beleid en regelgeving, onderzoek en ontwikkeling en uitrol met betrekking tot milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie, met inbegrip van duurzame luchtvaartbrandstoffen en waterstof- en elektrische luchtvaartuigen;

- b. innovatie op het gebied van beheer van luchtvaartverkeer teneinde de milieugevolgen van de luchtvaart te beperken;
- c. geluidsbeperking en -monitoring;
- d. beperking van de luchtverontreiniging;
- e. de uitrol van infrastructuur voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en andere nieuwe brandstoffen en energiebronnen, zoals waterstof en elektriciteit.

7. Niets in dit Verdrag mag zodanig worden uitgelegd dat daardoor de bevoegdheid van een verdragsluitende partij om passende maatregelen te nemen voor het voorkomen of anderszins aanpakken van de milieu- en klimaatgevolgen van luchtvervoer worden beperkt, mits deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht en op niet-discriminerende wijze worden toegepast.

Artikel 19

Sociale aspecten

1. De verdragsluitende partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met de gevolgen van dit Verdrag voor arbeid, werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden en komen overeen samen te werken op het gebied van arbeidsaangelegenheden die binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag vallen, onder meer met betrekking tot de gevolgen voor de werkgelegenheid, de grondrechten op het werk, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.

2. De verdragsluitende partijen erkennen het recht van elke verdragsluitende partij haar eigen niveau van binnenlandse arbeidsbescherming vast te stellen en eigen relevante wetgeving en beleid aan te nemen of te wijzigen in overeenstemming met hun internationale verplichtingen. De verdragsluitende partijen zien erop toe dat de in hun respectieve wet- en regelgeving vervatte rechten en beginselen niet worden ondermijnd, en daadwerkelijk worden gehandhaafd.

3. Elke verdragsluitende partij blijft de wetgeving en het beleid als bedoeld in het tweede lid van dit artikel verbeteren en streeft ernaar een hoog niveau van arbeidsbescherming in de luchtvaartsector te bieden en aan te moedigen. De verdragsluitende partijen erkennen dat de schending van fundamentele beginselen en rechten op het werk niet kan worden ingeroepen of anderszins kan worden gebruikt als een legitiem comparatief voordeel en dat arbeidsnormen niet mogen worden gebruikt voor protectionistische doeleinden.

4. De verdragsluitende partijen bevestigen opnieuw hun verbintenis, in overeenstemming met hun verplichtingen ingevolge hun lidmaatschap van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en de IAO-Verklaring omtrent de fundamentele principes en rechten op het werk uit 1998, zoals gewijzigd in 2022, om de fundamentele principes en rechten op het werk te eerbiedigen, te bevorderen en te realiseren.

5. De verdragsluitende partijen bevorderen de doelstellingen die zijn opgenomen in de IAO-agenda voor waardig werk en in de IAO-verklaring over sociale rechtvaardigheid voor een Eerlijke globalisering (2008), zoals gewijzigd in 2022, alsmede de conclusies en aanbevelingen van IAO en ICAO over de bevordering van waardig werk om vorm te geven aan een groen, duurzaam en inclusief economisch herstel voor de burgerluchtvaartsector, die tijdens de technische vergadering van IAO en ICAO in april 2023 in Genève zijn afgerond.

6. De verdragsluitende partijen komen overeen de samenwerking tussen burgerluchtvaartautoriteiten, arbeidsautoriteiten en andere relevante openbare of particuliere instellingen te intensiveren met het oog op de uitwisseling van informatie en beste praktijken.

7. Elke verdragsluitende partij verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om, indien zij dit nog niet heeft gedaan, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren en effectief te implementeren. De verdragsluitende partijen zullen ook werken aan de ratificatie en effectieve implementatie van andere IAO-verdragen en internationale normen op arbeids- en sociaal gebied die van belang zijn voor de burgerluchtvaartsector, rekening houdend met de binnenlandse omstandigheden.

8. De verdragsluitende partijen bevorderen genderevenwicht, non-discriminatie en gelijkheid voor iedereen, met name door middel van beleid dat de toegang van vrouwen en andere ondervertegenwoordigde groepen werknemers tot werk en loopbaanontwikkeling in technische en leidinggevende functies verbetert.

Artikel 20

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag en de Routetabel

in de Bijlage daarbij worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en plegen wanneer dat nodig is overleg over het doorvoeren van wijzigingen daarin.

2. Elke verdragsluitende partij kan schriftelijk verzoeken om overleg dat aan zal vangen binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide verdragsluitende partijen instemmen met een verlenging van deze termijn.

3. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Dergelijke wijzigingen treden in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 26 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel zullen wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en worden van kracht op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan de Bijlage.

Artikel 21

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te beslechten door middel van bilaterale onderhandelingen.

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een bepaalde persoon of bepaald lichaam voor te leggen; indien zij hierover geen overeenstemming bereiken wordt het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de Voorzitter van de Raad van ICAO door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

3. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel. Elke verdragsluitende partij draagt de kosten van de door haar benoemde scheidsman. De overige kosten van het scheidsgerecht worden in gelijke delen gedragen door de verdragsluitende partijen.

Artikel 22

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.

2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag of die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.

3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Artikel 23

Registratie bij ICAO

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij ICAO.

Artikel 24

Duur en beëindiging

Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan ICAO. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door ICAO.

Artikel 25

Toepasselijkheid van dit Verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland.

Artikel 26

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve nationale wettelijke vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Cotonou op 7 mei 2026, in tweevoud, in de Engelse, de Franse en de Nederlandse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van een geschil in uitlegging of toepassing van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

JORIS W.P. JURRIËNS
Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden in Benin

Voor de Regering van de Republiek Benin,

JOSÉ TONATO
Minister van Leefomgeving en Transport, verantwoordelijk voor duurzame ontwikkeling

Bijlage

Routetabel 1

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Nederland:

Van	Tussenliggende punten	Naar	Verder gelegen punten
(1)	(2)	(3)	(4)
Punten in Nederland	Elk punt	Punten in Benin	Elk punt

Routetabel 2

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Benin:

Van	Tussenliggende punten	Op	Verder gelegen punten
(1)	(2)	(3)	(4)
Punten in Benin	Elk punt	Punten in Nederland	Elk punt

Noot 1:

De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij kunnen tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, met inbegrip van het vervoer van „eigen stopover“-verkeer;
- i. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij; en
- j. verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig ongeacht de herkomst ervan,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aanwijst.

Noot 2:

Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie van de vluchten.

Noot 3:

Ongeacht de routetabel moeten luchthavenslots worden aangevraagd en toegewezen vóór de feitelijke uitvoering van de vluchten van en naar de gecoördineerde luchthavens met slots.

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Bénin

Préambule

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

et

le Gouvernement de la République du Bénin (ci-après dénommés les « Parties contractantes ») ;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le septième jour de décembre 1944 ;

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

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

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des Services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Définitions

1. Aux fins du présent accord, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :
 - a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le septième jour de décembre 1944, y compris toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles ;

- b) le terme « autorités aéronautiques » désigne, pour les Pays-Bas, le ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau des Pays-Bas et toute personne ou tout organisme habilité à assurer toutes fonctions exerçables actuellement par ladite autorité ou des fonctions similaires ; et, pour la République du Bénin, le ministre chargé de l'Aviation civile et toute personne ou tout organisme habilité à assurer toutes fonctions exerçables actuellement par ladite autorité ou des fonctions similaires ;
- c) le terme « entreprise de transport aérien désignée » signifie l'entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent accord ;
- d) le terme « territoire », concernant un État, a la signification qui lui est attribuée à l'article 2 de la Convention ;
- e) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement données à l'article 96 de la Convention ;
- f) le terme « capacité » désigne la combinaison de la fréquence par semaine, et (de la configuration) du type d'aéronefs utilisés sur la route offerte au public par la ou les entreprises de transport aérien désignées ;
- g) le terme « tarif » désigne tout tarif à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret et les conditions dans lesquelles ces tarifs s'appliquent, y compris les tarifs et les conditions des agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier ;
- h) le terme « tableau des routes » désigne le tableau des routes annexé au présent accord et tout amendement à celui-ci tel que convenu conformément aux dispositions de l'article 20 (Consultations et amendements) du présent accord ;
- i) le terme « accord » désigne le présent accord, son annexe, ainsi que tout amendement à l'accord ou à l'annexe ;
- j) le terme « redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien au titre de la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes ;
- k) les termes « services agréés » et « routes spécifiées » désignent respectivement les services aériens internationaux qui peuvent être exploités aux termes du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe du présent accord ;
- l) le terme « changement d'aéronef » désigne l'exploitation, par une entreprise de transport aérien désignée, de l'un des services agréés de telle manière qu'un ou plusieurs secteurs de la route spécifiée seront effectués par des aéronefs différents ;
- m) 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 ;
- n) le terme « créneau horaire d'aéroport » ou « créneau aéroportuaire » désigne la permission accordée par un coordonnateur d'utiliser la gamme complète des infrastructures aéroportuaires nécessaires à la prestation d'un service aérien planifié sur un aéroport coordonné à une date et à une heure spécifiées aux fins de l'atterrissage et du décollage ;
- o) le terme « État membre de l'Union européenne » désigne un État qui est ou deviendra Partie contractante au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- p) le terme « Pays-Bas » désigne la partie européenne des Pays-Bas ;
- q) le terme « UEMOA » désigne l'Union économique et monétaire ouest-africaine.

2. La législation applicable aux Pays-Bas inclut celle de l'Union européenne.

Article 2

Octroi de droits

1. Sauf dispositions contraires spécifiées dans l'annexe au présent accord, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- c) le droit de faire des escales sur son territoire, lors de l'exploitation d'un service aérien agréé sur une route spécifiée, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe premier du présent article ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer et de débarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante (cabotage).

Article 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprise(s) de transport aérien en vue de l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées et de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle précédemment désignée.

2. Dès réception d'une telle notification, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accorder sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations d'exploitation appropriées, à condition que :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Pays-Bas :
 - (i) l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire des Pays-Bas en vertu des traités de l'Union européenne et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne ; et que
 - (ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu en vigueur par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et que
 - (iii) l'entreprise de transport aérien soit détenue et effectivement contrôlée, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États ;
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Bénin :
 - (i) l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la République du Bénin et possède une licence d'exploitation en cours de validité conformément aux traités et au droit de l'UEMOA ; et que
 - (ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu en vigueur par l'État membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et que
 - (iii) l'entreprise de transport aérien soit détenue et effectivement contrôlée, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres de l'UEMOA et/ou des ressortissants de ces États, ou par d'autres États africains et/ou des ressortissants de ces autres États ;et que :
- c) la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien respecte les dispositions énoncées à l'article 7 (Concurrence loyale), à l'article 12 (Sécurité de l'aviation civile) et à l'article 13 (Sûreté de l'aviation) du présent accord ; et que
- d) la ou les entreprises de transport aérien désignées soient à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante qui examine la ou les demandes.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante qu'elle leur prouve qu'elle est en mesure de satisfaire aux conditions prévues par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par de telles autorités aéronautiques à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise de transport aérien désignée peut à tout moment commencer à exploiter tout ou partie des services agréés, à condition qu'elle se conforme aux dispositions du présent accord.

Article 4

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'autorisation d'exploitation, dans l'un quelconque des cas suivants :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Pays-Bas :
 - (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire des Pays-Bas en vertu des traités de l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union européenne ; ou
 - (ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu en vigueur par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou

- (iii) l'entreprise de transport aérien n'est ni détenue ni effectivement contrôlée, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou des ressortissants de ces États ;
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Bénin :
 - (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République du Bénin ou ne possède pas de licence d'exploitation en cours de validité conformément aux traités et au droit de l'UEMOA ; ou
 - (ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu en vigueur par l'État membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et/ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
 - (iii) l'entreprise de transport aérien n'est ni détenue ni effectivement contrôlée, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres de l'UEMOA et/ou des ressortissants de ces États, ou par d'autres États africains et/ou des ressortissants de ces autres États ;
- c) l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les dispositions énoncées dans le présent accord, et en particulier celles de l'article 7 (Concurrence loyale), de l'article 12 (Sécurité de l'aviation) et de l'article 13 (Sûreté de l'aviation) ; ou
- d) l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements visés à l'article 6 (Application des lois, réglementations et procédures) du présent accord ; ou
- e) l'entreprise de transport aérien n'est pas en mesure de fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante décidant de l'autorisation la preuve qu'elle remplit les conditions requises en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément à la Convention ; ou
- f) l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les conditions d'exploitation énoncées dans le présent accord.

2. À moins qu'une action immédiate soit indispensable afin d'empêcher d'autres infractions aux dispositions du paragraphe premier du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commencent 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 chaque Partie contractante de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 13 (Sûreté de l'aviation) du présent accord.

Article 5

Exemption des droits de douane et autres redevances

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

2. En ce qui concerne les équipements habituels, les pièces de rechange, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou au nom d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord de l'aéronef exploité par cette entreprise de transport aérien désignée 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, n'est appliqué, même lorsque ces articles sont destinés à être utilisés sur les parties du voyage effectuées au-dessus du territoire de la Partie contractante dans lequel ils ont été pris à bord. Il peut être exigé que les articles visés ci-dessus soient placés sous la surveillance et le contrôle de la douane. Les dispositions du présent paragraphe ne sauraient être interprétées de telle manière qu'une Partie contractante puisse être soumise à l'obligation de rembourser les droits de douane déjà perçus sur les articles susmentionnés.

3. Les équipements habituels embarqués, les pièces de rechange, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions gardés à bord de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette dernière, qui peuvent exiger que ces articles 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 la ou les entreprises de transport aérien désignées d'une des Parties contractantes ont conclu des accords avec une autre entreprise de transport 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 articles spécifiés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

Article 6

Application des lois, réglementations et procédures

1. Les lois, réglementations et procédures de l'une des Parties contractantes relatives à l'entrée sur son territoire, au séjour ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs, sont observées par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dès leur entrée sur ledit territoire 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 agréés, à l'entrée, au séjour, à la sortie, à la douane et à la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de la ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dès leur entrée sur le territoire et jusqu'à leur sortie du territoire de ladite Partie contractante.
3. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf lorsque des mesures de sécurité contre la violence et la piraterie de l'air s'appliquent.
4. Aucune des Parties contractantes n'accorde la préférence à une entreprise de transport aérien autre que l'une de celles désignées par l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements sur la douane, l'immigration, la quarantaine et autres règlements similaires, ou pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations associées sous son contrôle.
5. Chaque Partie contractante fournit, à la demande de l'autre Partie contractante, copie des lois, réglementations et procédures pertinentes visées dans le présent accord.

Article 7

Concurrence loyale

1. Les Parties contractantes conviennent que leur objectif commun est d'établir un environnement de concurrence loyale offrant à leurs entreprises de transport aérien des possibilités équitables et égales de se concurrencer dans l'exploitation des services aériens internationaux.
2. Aux fins du présent article, le terme « subvention » désigne toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit conférant un avantage économique aux entreprises de transport aérien, et notamment : le transfert direct ou indirect de tout type de fonds, les recettes sacrifiées ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles, et la fourniture directe ou indirecte de biens et de services à des conditions non commerciales.
3. En vue d'atteindre l'objectif énoncé au premier paragraphe du présent article, chaque Partie contractante :
 - a) interdit ou, quand elles existent, élimine dans son ressort toutes les formes de discrimination ou de pratiques déloyales qui seraient de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans la fourniture de services aériens internationaux ; et
 - b) s'abstient d'accorder ou de maintenir des subventions à une entreprise de transport aérien qui seraient de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans la fourniture de services aériens internationaux.
4. Nonobstant le point b) du paragraphe 3 du présent article, il est permis aux Parties contractantes d'accorder :
 - a) un soutien aux entreprises de transport aérien insolvable ou en difficulté, pour autant que : (i) ce soutien soit subordonné à un plan de restructuration crédible en vue d'assurer le retour, dans un délai raisonnable, à la viabilité à long terme de l'entreprise de transport aérien insolvable ou en difficulté, et que (ii) l'entreprise de transport aérien concernée, ses investisseurs ou ses actionnaires contribuent de manière significative au coût de la restructuration ;

- b) un soutien temporaire et limité en liquidités à une entreprise de transport aérien en difficulté, sous la forme de prêts ou de garanties de prêt strictement nécessaires pour la maintenir en activité pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation ;
- c) des subventions destinées à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou des événements exceptionnels, ou pour remédier à une perturbation grave de l'économie de la République du Bénin ou d'un ou de plusieurs États membres de l'Union européenne ;
- d) des subventions aux entreprises de transport aérien chargées de l'exécution d'obligations de service public clairement définies pour répondre aux besoins essentiels de la population en matière de transport.

5. Les Parties contractantes veillent à ce que chacune de leurs entreprises de transport aérien fournissant des services de transport aérien en vertu du présent accord publie, au moins une fois par an, un rapport financier accompagné d'une fiche financière faisant l'objet d'un audit externe conformément aux normes reconnues au niveau international en matière de comptabilité et d'information financière sur les sociétés, telles que les normes internationales d'information financière.

6. Chaque Partie contractante fournit, sur demande, à l'autre Partie contractante des rapports financiers complémentaires et toute autre information pertinente dans un délai raisonnable.

7. Si une Partie contractante (ci-après dénommée la « Partie contractante initiatrice ») considère que les conditions de concurrence loyale et équitable de ses entreprises de transport aérien sont compromises par la violation, par l'autre Partie contractante, d'une des dispositions du présent article, elle peut agir conformément aux paragraphes 8 à 10 du présent article.

8. La Partie contractante initiatrice soumet une demande écrite de consultations à l'autre Partie contractante (ci-après dénommée la « Partie contractante sollicitée »). Les consultations commencent dans un délai de trente (30) jours suivant la réception de la demande, sauf autres dispositions convenues.

9. Si la Partie contractante initiatrice et la Partie contractante sollicitée ne parviennent pas à un accord sur la question dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, la Partie contractante initiatrice peut prendre des mesures à l'encontre d'une partie ou de l'ensemble des entreprises de transport aérien de la Partie contractante sollicitée qui ont présenté le comportement incriminé ou qui ont bénéficié de la discrimination, des pratiques déloyales ou des subventions en question.

10. Les mesures prises en vertu du paragraphe 9 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire pour atténuer le préjudice subi et supprimer l'avantage indu.

11. Aucune disposition du présent accord n'affecte, ne limite ou ne menace en aucune façon l'autorité ou les pouvoirs des autorités de la concurrence des Parties contractantes ou des juridictions qui examinent les décisions de ces autorités.

Article 8

Activités commerciales

1. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à :
- a) établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion et la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires (y compris le droit de vendre et de délivrer tout billet et/ou lettre de transport, que ce soient les leurs ou ceux de toute autre entreprise de transport aérien) ainsi que d'autres installations nécessaires à la fourniture de transport aérien ;
 - b) procéder, directement et selon leur choix, par l'intermédiaire de leurs agents et/ou d'autres entreprises de transport aérien, à la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
 - c) vendre de tels services de transport aérien et services auxiliaires ou supplémentaires dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve de ses lois et réglementations nationales, dans des monnaies librement convertibles d'autres pays, toute personne étant libre d'acheter ces services dans n'importe quelle monnaie.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à faire venir et à 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, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre Partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi.

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

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, le droit de choisir parmi les prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ce droit ne peut faire l'objet de restrictions que si elles sont justifiées par des contraintes spécifiques d'espace disponible, de capacité ou de sécurité aéroportuaire. Chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Les activités d'assistance en escale sont effectuées conformément aux lois et réglementations de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas des Pays-Bas, celles de l'Union européenne.

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

- a) lesdits accords peuvent inclure, sans s'y limiter, les blocs-sièges, le partage de codes et la location avec :
 - (i) la ou les entreprises de transport aérien de la même Partie contractante ;
 - (ii) la ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de codes sur les vols intérieurs ;
 - (iii) la ou les entreprises de transport aérien d'un pays tiers ; ou
 - (iv) un fournisseur, de quelque pays que ce soit, de transport de surface pour le fret ;
- b) la ou les entreprises de transport aérien exploitantes concernées par les accords de coopération commerciale détiennent les droits sous-jacents, y compris ceux relatifs aux routes et à la capacité, et répondent aux conditions normalement prévues par de tels accords ;
- c) tous les transporteurs aériens commerciaux concernés par les accords de coopération détiennent les droits relatifs aux routes sous-jacentes et répondent aux conditions normalement prévues par de tels accords ;
- d) la capacité totale exploitée par les services aériens dans le cadre de tels accords est seulement imputée sur l'enveloppe de capacité de la Partie contractante désignant la ou les entreprises de transport aérien exploitantes. La capacité offerte par l'entreprise commerciale de transport aérien pour de tels services n'est pas imputée sur l'enveloppe de capacité de la Partie contractante désignant cette entreprise commerciale de transport aérien ;
- e) lors de la commercialisation de services aériens dans le cadre de tels accords, l'entreprise de transport aérien concernée ou son agent précisent à l'acheteur au point de vente quelle entreprise de transport aérien effectue chaque secteur du service et avec quelle(s) entreprise(s) de transport aérien l'acheteur est en rapport contractuel.

Ces dispositions sont applicables aux services passagers, mixtes et tout-cargo.

6. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, la ou les entreprises de transport aérien désignées et les fournisseurs indirects de transport aérien des deux Parties contractantes sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec les services aériens internationaux, à tout transport de surface pour les passagers, les bagages, le fret et le courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter du fret et du courrier sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur. Ces passagers, bagages, fret et courrier, transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures douanières des aéroports. La ou les entreprises de transport aérien désignées peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface ou de les confier dans le cadre d'accords à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres entreprises de transport aérien et à des fournisseurs indirects de transport aérien de fret. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport aérien et de surface, à condition que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur sur les modalités de ce transport.

7. Les activités mentionnées au présent article sont effectuées conformément aux lois et réglementations de l'autre Partie contractante. Dans le cas des Pays-Bas, cela comprend la législation de l'Union européenne en vigueur.

Article 9

Approbatie des horaires

1. Aucune Partie contractante n'exige le dépôt pour approbation des horaires, des programmes de vols ou des plans d'exploitation par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante,

sauf sur une base non discriminatoire pour faire respecter l'uniformité des conditions prévues par le paragraphe premier de l'article 7 (Concurrence loyale) du présent accord ou si cela est expressément autorisé dans l'annexe au présent accord.

2. Si une Partie contractante demande 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 la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article 10

Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet que les tarifs des services de transport aérien soient établis par chaque entreprise de transport aérien désignée sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Aucune Partie contractante n'exige de ses entreprises de transport aérien qu'elles consultent les autres entreprises de transport aérien à propos des tarifs qu'elles appliquent ou se proposent d'appliquer aux services couverts par les présents accords.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou le dépôt des tarifs appliqués par sa ou ses propres entreprises de transport aérien désignées. Aucune Partie contractante n'exige la notification ni le dépôt des tarifs appliqués par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Les tarifs peuvent rester en vigueur à moins qu'ils ne soient ultérieurement dénoncés en vertu du paragraphe 4 ou 5 du présent article.

3. L'intervention des Parties contractantes est limitée à :

- a) la protection des consommateurs contre des tarifs excessifs du fait d'un abus de puissance commerciale ;
- b) la prévention de tarifs dont l'application constituerait une pratique anticoncurrentielle qui a, est susceptible d'avoir ou vise expressément à avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence, ou d'exclure un concurrent de la route concernée.

4. Chaque Partie contractante peut rejeter unilatéralement tout tarif déposé ou appliqué par l'une de ses propres entreprises de transport aérien désignées. Toutefois, une telle intervention n'a lieu que si l'autorité aéronautique de cette Partie contractante estime que le tarif appliqué ou proposé remplit l'un des critères énoncés au paragraphe 3 du présent article.

5. Aucune Partie contractante ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif appliqué ou proposé par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Si une Partie contractante estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe premier du présent article, elle peut demander des consultations et notifier les raisons de sa désapprobation à l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les quatorze (14) jours suivant la réception de la demande. En l'absence d'un accord mutuel, le tarif entre en vigueur ou continue de s'appliquer.

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes du présent article, les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de la République du Bénin pour les transports effectués entièrement dans l'Union européenne sont soumis au droit de l'Union européenne, et les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas pour les transports effectués entièrement dans les États membres de l'UEMOA ou dans des États africains sont soumis au droit de ces États membres.

Article 11

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements de l'une des Parties contractantes, y compris, dans le cas des Pays-Bas, conformément aux lois et règlements de l'Union européenne, et non expirés sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes et services prévus par le présent accord, sous réserve que les conditions dans lesquelles ces certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux exigences minimales qui sont ou peuvent être établies en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants, ou reconnus valables pour ceux-ci, par l'autre Partie contractante ou par tout autre État tiers.

Article 12

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine se rapportant aux équipages navigants, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations ont 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 pas en vigueur et n'applique pas efficacement dans l'un de ces domaines des normes et des prescriptions de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date conformément à la Convention, la première Partie contractante avise l'autre Partie contractante de ses conclusions et des démarches considérées comme nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les 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, constitue un motif pour l'application de l'article 4 (Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation) du présent accord.

3. Si les Pays-Bas ont désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante au titre de l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent accord s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de normes de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de cette entreprise de transport aérien.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de celle-ci, faire l'objet d'une inspection par les représentants habilités de cette autre Partie contractante, appelée dans le cadre du présent article « inspection au sol », à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention et à l'article 13 (Sûreté de l'aviation) du présent accord, l'objet de cette inspection est de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les licences de son équipage, ainsi que la conformité des équipements et de l'état de l'aéronef aux normes en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.

5. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à :

- a) des motifs sérieux de craindre qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans le maintien et l'application efficaces des normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,

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

6. Dans le cas où le représentant des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante refuse l'accès à un aéronef exploité par lesdites entreprises pour effectuer une inspection au sol en application du paragraphe 4 du présent article, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire l'existence de motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 5 du présent article, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce même paragraphe.

7. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou autrement, que des mesures immédiates sont indispensables pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

8. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 7 du présent article est levée dès que les conditions l'ayant motivée ont cessé d'exister.

Article 13

Sûreté de l'aviation

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'interven-

tion illicite fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole additionnel pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation qui lie les deux Parties contractantes.

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

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux Parties contractantes ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant leur siège principal d'exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas des Pays-Bas, des exploitants d'aéronefs établis sur leur territoire en vertu des traités de l'Union européenne et possédant une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation de l'Union européenne, ainsi que des exploitants des aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, sur le territoire de l'autre Partie contractante et à sa sortie, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation conformément à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, pour les Pays-Bas, le droit de l'Union européenne.

5. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, effectuer les contrôles appropriés des équipages, du fret (y compris les bagages de soute) et des provisions avant et pendant l'embarquement ou le chargement et à ce que ces mesures soient adaptées pour répondre à une aggravation de la menace. Chaque Partie contractante convient que sa ou ses entreprises de transport aérien désignées sont tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article et prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie de celui-ci.

Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande adressée par l'autre Partie contractante en vue de mesures spéciales de sûreté raisonnables devant répondre à une menace particulière.

6. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou à cette menace.

7. Chaque Partie contractante a le droit de procéder par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, dans un délai de soixante (60) jours à compter de la notification (ou dans une période plus courte si les autorités aéronautiques en ont convenu ainsi), à une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des mesures de sûreté prises ou envisagées par les exploitants d'aéronefs concernant les vols qui arrivent sur le territoire de la première Partie contractante, ou qui en partent. Les dispositions administratives pour la conduite de telles évaluations sont déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans retard de façon à effectuer les évaluations dans les meilleurs délais.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions prévues au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. De telles consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande. Ces consultations visent à trouver un accord sur les mesures propres à éliminer les motifs de préoccupation les plus pressants ainsi qu'à adopter, dans le cadre des normes de sécurité de l'OACI, des mesures nécessaires à l'établissement des conditions de sûreté appropriées.

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

Article 14

Transfert de fonds

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer, conformément aux lois et réglementations applicables, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisés par elles sur le territoire de la première Partie contractante au titre du transport de passagers, de courrier et de fret, sur la base des taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants.
2. Si la Partie contractante impose des restrictions au transfert de l'excédent des recettes sur les dépenses par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière a le droit d'imposer des restrictions réciproques à l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante.
3. Dans le cas où les paiements entre les Parties contractantes sont régis par un accord spécifique, cet accord s'applique.

Article 15

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante, ou sous leur contrôle, auprès de la ou des entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.
2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans toutefois dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires, d'environnement, de navigation et de sûreté aériennes appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ce coût total peut inclure un retour raisonnable sur 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 entreprises de transport aérien utilisant ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents et lesdites entreprises à échanger toute information nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
4. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les usagers avec un préavis raisonnable de toute proposition relative aux redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de toute modification.
5. Aucune Partie contractante n'est considérée en infraction aux dispositions du présent article, sauf si : (i) elle n'examine pas dans un délai raisonnable une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante ; ou si, (ii) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier toute redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

Article 16

Changement d'aéronef

1. Sur un ou plusieurs tronçons des routes spécifiées, une entreprise de transport aérien désignée peut se livrer au service 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 l'entreprise de transport aérien et, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien, soit en continuation du transport aérien d'au-delà de ce point.
2. Pour les besoins des opérations de changement d'aéronef, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser ses propres équipements et, sous réserve des réglementations nationales, des équipements loués et peut opérer dans le cadre d'accords de coopération commerciale et/ou d'accords commerciaux avec d'autres entreprises de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vols identiques ou différents pour les secteurs concernés par ses opérations de changement d'aéronef.

Article 17

Double imposition

1. Les revenus et les bénéfices de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les gains provenant de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Le capital constitué par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces aéronefs n'est imposable que dans l'État où est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien désignée.

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

5. Si les Parties contractantes ont, en vue d'éviter la double imposition et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu et sur la fortune, conclu un accord qui traite le transport aérien et prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions de cet accord s'appliquent.

Article 18

Environnement

1. Les Parties contractantes confirment leur engagement en faveur de l'objectif de l'accord de Paris de contenir le réchauffement planétaire largement sous les 2 °C, et de préférence sous les 1,5 °C, par rapport aux niveaux pré-industriels. Elles conviennent de contribuer à la réalisation de cet objectif en limitant les émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation.

2. Les Parties contractantes confirment leur soutien et s'efforceront d'atteindre l'objectif ambitieux mondial à long terme de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 décidé lors de la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI. Elles conviennent de coopérer entre elles et avec les pays tiers pour élaborer et mettre en œuvre les mesures appropriées en vue d'atteindre cet objectif.

3. Les Parties contractantes participeront au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI et promouvront l'adhésion à ce régime dans leurs interactions respectives avec les pays tiers.

4. Les Parties contractantes s'engagent à collaborer pour soutenir les mesures environnementales et de développement durable au niveau de l'OACI. Elles s'engagent en particulier à mettre en œuvre le cadre mondial adopté lors de la 3^{ème} conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement du 24 novembre 2023 (CAAF/3) grâce à l'utilisation de technologies aéronautiques plus propres.

5. Les Parties contractantes s'engagent à élaborer des mesures nationales visant à promouvoir et à accroître l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) sur leurs territoires respectifs. Elles conviennent de s'informer mutuellement des mesures prises et des meilleures pratiques en la matière, ainsi que de leur impact sur la production de SAF et sur leur part dans le carburant d'aviation fourni sur leurs territoires respectifs. Les Parties contractantes conviennent également de contribuer aux mesures régionales et internationales visant à accroître la disponibilité et le déploiement des SAF.

6. Les Parties contractantes poursuivront et renforceront leur coopération en matière d'action environnementale dans l'aviation, y compris, mais sans s'y limiter, dans les domaines suivants :

- a) politique et réglementation, recherche et développement en matière de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement, et déploiement de telles technologies, y compris les SAF et les aéronefs électriques et à hydrogène ;
- b) innovation en matière de gestion du trafic aérien, en vue de réduire les impacts environnementaux de l'aviation ;
- c) atténuation et surveillance du bruit ;
- d) atténuation de la pollution atmosphérique ;
- e) déploiement d'une infrastructure pour les SAF et les autres nouveaux carburants et sources d'énergie, comme l'hydrogène et l'électrique.

7. Aucune disposition du présent accord ne saurait être interprétée comme limitant l'autorité d'une Partie contractante à prendre des mesures appropriées pour prévenir ou traiter d'une autre manière les effets de l'aviation sur l'environnement et le climat, à condition que ces mesures soient pleinement compatibles avec ses droits et obligations en vertu du droit international et soient appliquées de manière non discriminatoire.

Article 19

Aspects sociaux

1. Les Parties contractantes reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail, et conviennent de coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.

2. Les Parties contractantes reconnaissent le droit de chaque Partie contractante d'établir son propre niveau de protection du travail au niveau national comme elle le juge approprié et d'adopter ou de modifier en conséquence ses lois et politiques, conformément à ses obligations internationales. Les Parties contractantes veillent à ce que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne soient pas compromis et soient mis en œuvre de manière effective.

3. Chaque Partie contractante poursuit l'amélioration des lois et politiques visées au paragraphe 2 du présent article et s'efforce d'offrir et d'encourager des niveaux élevés de protection du travail dans le secteur de l'aviation. Les Parties contractantes reconnaissent que la violation des principes et droits fondamentaux au travail ne saurait être invoquée ni utilisée en tant qu'avantage comparatif légitime, et que les normes du travail ne sauraient servir à des fins protectionnistes.

4. Les Parties contractantes réaffirment leur engagement, conformément aux obligations qui leur incombent en leur qualité de membre de l'Organisation internationale du travail (OIT) et en vertu de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail (1998), telle qu'amendée en 2022, de respecter, promouvoir et réaliser les principes et droits fondamentaux au travail.

5. Les Parties contractantes promeuvent les objectifs figurant dans le programme de l'OIT pour un travail décent et dans la déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable (2008), telle qu'amendée en 2022, ainsi que dans les Conclusions et recommandations sur la promotion du travail décent visant à façonner un relèvement économique vert, durable et inclusif du secteur de l'aviation civile, adoptées lors de la réunion technique entre l'OIT et l'OACI, à Genève, en avril 2023.

6. Les Parties contractantes conviennent d'accroître la coopération entre les autorités de l'aviation civile, les autorités du travail et les autres institutions publiques ou privées compétentes, en vue d'échanger des informations et de partager les meilleures pratiques.

7. Chaque Partie contractante s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier et mettre effectivement en œuvre, si elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT. Les Parties contractantes œuvreront également à la ratification et à la mise en œuvre effective d'autres conventions de l'OIT et normes internationales dans les domaines social et du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

8. Les Parties contractantes encourageront l'équilibre entre les sexes, la non-discrimination et l'égalité pour tous, notamment par des politiques qui améliorent l'accès des femmes et des autres groupes sous-représentés au travail et à la progression de carrière dans les rôles techniques et les postes de direction.

Article 20

Consultations et amendements

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue d'assurer l'application du présent accord et du tableau des routes annexé et le respect satisfaisant de leurs dispositions, et se consultent si nécessaire pour les amender.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander par écrit des consultations, qui commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai.

3. Tout amendement au présent accord doit être approuvé par les Parties contractantes et effectué par échange de notes diplomatiques. De tels amendements prennent effet conformément aux dispositions de l'article 26 (Entrée en vigueur) du présent accord.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, tout amendement à l'annexe du présent accord est convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et confirmé par échange de notes diplomatiques, et prend effet à la date fixée dans ces notes. Cette exception au paragraphe 3 du présent article ne s'applique pas en cas d'ajout de droits de trafic à l'annexe.

Article 21

Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations bilatérales.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision ; si elles ne se mettent pas d'accord à ce sujet, 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 compter 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 par un tel tribunal, et le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes ne nomme pas son propre arbitre dans le délai indiqué ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner, selon le cas, un ou plusieurs arbitres. Dans de tels cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un pays tiers et exerce la fonction de président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre nommé par ses soins. Les autres coûts du tribunal sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes.

Article 22

Applicabilité des conventions et accords multilatéraux

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 cette convention ou de cet accord multilatéral annulent et remplacent les dispositions pertinentes du présent accord.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter en vue de déterminer les conséquences, pour le présent accord, de la substitution visée au paragraphe 2 du présent article, et de s'entendre sur les amendements à apporter au présent accord.

Article 23

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI.

Article 24

Durée et dénonciation

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 ; cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Dans un tel cas, le présent accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de réception de la notification par l'OACI.

Article 25

Applicabilité du présent accord

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

Article 26

Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière notification écrite par laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement notifiées, par la voie diplomatique, de l'accomplissement des exigences juridiques internes requises pour l'entrée en vigueur.

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

FAIT à Cotonou, le 7 mai 2026, en deux exemplaires, en langues anglaise, française et néerlandaise, tous les textes faisant également foi. En cas de différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, c'est le texte anglais qui prévaut.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

JORIS W.P. JURRIËNS
Ambassadeur du Royaume des Pays-Bas près le Bénin

Pour le Gouvernement de la République du Bénin,

JOSÉ TONATO
Ministre du Cadre de Vie et des Transports, Chargé du Développement durable

Annexe

Tableau des Routes 1

Routes à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées des Pays-Bas :

En provenance de	Points intermédiaires	À destination de	Points au-delà
(1)	(2)	(3)	(4)
Points aux Pays-Bas	Tous points	Points au Bénin	Tous points

Tableau des Routes 2

Routes à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées du Bénin :

En provenance de	Points intermédiaires	À destination de	Points au-delà
(1)	(2)	(3)	(4)
Points au Bénin	Tous points	Points aux Pays-Bas	Tous points

Note 1 :

La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent, pour tout ou partie des vols et à leur convenance :

- exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- terminer tout ou partie de leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- combinaison des numéros de vol différents pour une même exploitation d'aéronef ;
- desservir des points intermédiaires, des points au-delà du territoire et des points sur le territoire des Parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- transférer du trafic de l'un de leurs aéronefs vers un autre de leurs aéronefs, en tout point ;

- g) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci, ce qui inclut les droits propres d'escale ;
- i) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci,

et ce, sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord, à condition que les services débutent ou se terminent sur le territoire du pays désignant la ou les entreprises de transport aérien.

Note 2 :

La ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à exploiter des vols sur les routes susmentionnées, sans restriction quant à la fréquence des opérations.

Note 3 :

Indépendamment du tableau des routes, les créneaux aéroportuaires sont demandés et attribués préalablement à l'exploitation effective des vols à destination et en provenance des aéroports coordonnés.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 26 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve nationale wettelijke vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.

Uitgegeven de tweeëntwintigste mei 2026.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

T.B.W. BERENDSEN