

**No. 55450\***

**Netherlands (for the Caribbean part of the Netherlands)  
and  
United States of America**

**Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands, and the United States of America, relating to air transport between the Caribbean part of the Netherlands and the United States of America. Washington, 17 January 2018**

**Entry into force:** *1 October 2018, in accordance with article 17*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 31 October 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Pays-Bas (à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas)  
et  
États-Unis d'Amérique**

**Accord de transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, et les États-Unis d'Amérique relatif au transport aérien entre la partie caribéenne des Pays-Bas et les États-Unis d'Amérique. Washington, 17 janvier 2018**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> octobre 2018, conformément à l'article 17*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Pays-Bas,  
31 octobre 2018*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Kingdom of the Netherlands, and the United States of America, relating to air transport between the Caribbean part of the Netherlands and the United States of America**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands,  
and

the United States of America, (hereinafter referred to as “the Parties”);

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the market-place with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

*Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. “aeronautical authorities” means, in the case of the United States, the Department of Transportation and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, the Ministry of Infrastructure and Water Management of the Netherlands, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or the Ministry of Infrastructure and Water Management;
2. “Agreement” means this Agreement and any amendments thereto;
3. “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. “airline of a Party” means, in the case of the United States, an airline that has received its Air Operator’s

Certificate (AOC) from the aeronautical authorities of the United States and has its principal place of business in the United States, hereinafter referred to as an airline of the United States; and in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, an airline that has received its AOC from the aeronautical authorities of the Netherlands and has its principal place of business in the Caribbean part of the Netherlands, hereinafter referred to as an airline of the Caribbean part of the Netherlands;

5. "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
6. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
- a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
  - b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
7. "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. "international air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
9. "nationals", in the case of the United States, means nationals of the United States, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with Dutch nationality in the municipal registry of the Caribbean part of the Netherlands;
10. "price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
11. "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
12. "territory" in the case of the United States, means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of the United States, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, in accordance with international law;
13. "third country" or "other country" or "different country" shall include the European part of the Netherlands, as well as Aruba, Curaçao and Sint Maarten; and
14. "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
  - a) the right to fly across its territory without landing;
  - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
  - c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:
    - (i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in the Caribbean part of the Netherlands and beyond; and for all-cargo service, between the Caribbean part of the Netherlands and any point or points;
    - (ii) for airlines of the Caribbean part of the Netherlands, from points behind the Caribbean part of the Netherlands, via the Caribbean part of the Netherlands, and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and
  - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:
  - a) operate flights in either or both directions;
  - b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - c) serve points on their respective routes in any combination and in any order;
  - d) omit stops at any point or points;
  - e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
  - f) 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;
  - g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
  - h) carry transit traffic through the other Party's territory; and
  - i) 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, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party. In respect of the United States, nothing in this Article shall be deemed to confer on its airlines the right to take on board, in the Caribbean part of the Netherlands, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for a point in Curaçao or Sint Maarten, or such traffic originating in Curaçao or Sint Maarten and destined for the Caribbean part of the Netherlands.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules of either Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

#### Article 3

##### *Authorization*

1. Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in:
  - (i) for airlines of the United States, the Government of the United States, nationals of the United States, or both;
  - (ii) for airlines of the Caribbean part of the Netherlands, nationals of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, as defined in Article 1 (Definitions) of this Agreement;
- b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c) the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation of Authorization*

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

- a) that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4) (Definitions) of this Agreement;
- b) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in:
  - (i) for airlines of the United States, the Government of the United States, nationals of the United States, or both;
  - (ii) for airlines of the Caribbean part of the Netherlands, nationals of the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, as defined in Article 1 (Definitions) of this Agreement; or
- c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

#### Article 5

##### *Application of Laws*

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, or cargo of the other Party's airlines.

#### Article 6

##### *Safety*

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

#### Article 7

##### *Aviation Security*

1. The Parties affirm 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention relating to the security of civil aviation to the degree in force for both Parties.

2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of

aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### Article 8

##### *Commercial Opportunities*

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations applicable in the territory of the Party in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to the territory of its Party and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as, but not limited to, blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines 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 cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### Article 9

##### *Customs Duties and Charges*

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
- c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
- d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3) Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### Article 10

##### *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other 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 Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other 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 charges 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 Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 11

##### *Fair Competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

#### Article 12

##### *Pricing*

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.



Article 13

*Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

*Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing) of this Agreement, that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 (Consultations) of this Agreement may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
- b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

*Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other

Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

*Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

*Entry into Force*

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relations between the United States of America and the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands, the Air Transport Agreement between the United States of America and the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Netherlands Antilles, relating to Air Transport between the Netherlands Antilles and the United States of America, signed at Washington on July 14, 1998.

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

DONE at Washington, this 17<sup>th</sup> day of January 2018, in two originals, in the English language.

*For the Kingdom of the Netherlands, in respect of the Caribbean part of the Netherlands,*

HENDRIK JAN JURRIAN SCHUWER

*For the United States of America,*

MANISHA SINGH

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS, À L'ÉGARD DE LA PARTIE CARIBÉENNE DU ROYAUME DES PAYS-BAS, ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LA PARTIE CARIBÉENNE DES PAYS-BAS ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne du Royaume des Pays-Bas,  
et

les États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés « les Parties ») ;

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les transporteurs aériens sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementation de l'État ;

Souhaitant permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux voyageurs et expéditeurs toute une gamme de services, et animés de la volonté d'encourager chaque transporteur aérien à établir et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels ;

Désireux de faciliter le développement des possibilités qui s'offrent dans le domaine du transport aérien international ;

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport aérien international et réaffirmant leur vive préoccupation au sujet des actes ou menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, lesquels mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services de transport aérien et minent la confiance du public en la sécurité de l'aviation civile ;

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

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

1. Le terme « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne les États-Unis, le Département des transports et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, le Ministère des infrastructures et de la gestion des eaux des Pays-Bas, ainsi que toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par le Département des transports ou le Ministère des infrastructures et de la gestion des eaux ;

2. Le terme « Accord » désigne le présent Accord et tout amendement qui lui serait apporté ;

3. Le terme « transport aérien » désigne le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de marchandise et de courrier, séparément ou en combinaison, au moyen de services réguliers ou affrétés, contre rémunération ou en location ;

4. Le terme « transporteur aérien d'une Partie » désigne, en ce qui concerne les États-Unis, une entreprise de transport aérien qui s'est vue délivrer son certificat de transporteur aérien (CTA) par les autorités aéronautiques des États-Unis et dont le siège social se trouve aux États-Unis, ci-

après dénommé « transporteur aérien des États-Unis » ; et désigne, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, un transporteur aérien qui s'est vu délivrer son CTA par les autorités aéronautiques des Pays-Bas et dont le siège social se trouve dans la partie caribéenne des Pays-Bas, ci-après dénommé « transporteur aérien de la partie caribéenne des Pays-Bas » ;

5. Le terme « partie caribéenne des Pays-Bas » désigne les îles de Bonaire, Saint-Eustache et Saba ;

6. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et englobe :

a) tout amendement entré en vigueur en application de l'article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties ;

b) toute annexe ou tout amendement y relatif adopté conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est en vigueur, à un moment donné, pour les deux Parties ;

7. Le terme « coûts total » désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration ;

8. Le terme « transport aérien international » désigne le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États ;

9. Le terme « ressortissants », en ce qui concerne les États-Unis, désigne les ressortissants des États-Unis, et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, désigne les ressortissants du Royaume des Pays-Bas qui sont officiellement enregistrés comme citoyens locaux ayant la nationalité néerlandaise dans le registre municipal de la partie caribéenne des Pays-Bas ;

10. Le terme « tarif » désigne tout tarif, prix ou redevance à acquitter au titre du transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne, y compris les moyens de transport de surface liés aux services de transport aérien international, facturé par les transporteurs aériens, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;

11. Le terme « escale non commerciale » désigne un atterrissage effectué à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier en transport aérien ;

12. Le terme « territoire » désigne, en ce qui concerne les États-Unis, les zones terrestres, les eaux intérieures et la mer territoriale relevant de la souveraineté des États-Unis, et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, les zones terrestres, les eaux intérieures et la mer territoriale relevant de la souveraineté du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, conformément au droit international ;

13. Les termes « pays tiers », « autre pays » ou « pays différent » englobent la partie européenne des Pays-Bas, ainsi qu'Aruba, Curaçao et Saint-Martin ;

14. Le terme « redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne et à caractère environnemental, y compris les services et installations connexes.

*Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants en vue de l'exploitation des services de transport aérien international par les transporteurs aériens de l'autre Partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) le droit d'effectuer des transports aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes :
  - i) S'agissant des transporteurs aériens des États-Unis, à partir de points en deçà des États-Unis via les États-Unis et de points intermédiaires à destination d'un ou plusieurs points situés dans la partie caribéenne des Pays-Bas et au-delà ; S'agissant des services tout-cargo, entre la partie caribéenne des Pays-Bas et un ou plusieurs points ;
  - ii) S'agissant des transporteurs aériens de la partie caribéenne des Pays-Bas, à partir de points en deçà de la partie caribéenne des Pays-Bas, via la partie caribéenne des Pays-Bas et des points intermédiaires, à destination d'un ou plusieurs points des États-Unis et au-delà ; S'agissant des services tout-cargo, entre les États-Unis et un ou plusieurs points ;
- d) les autres droits visés au présent Accord.

2. Chaque transporteur aérien d'une Partie peut, à sa convenance, pour tout vol particulier ou sur tous les vols :

- a) assurer des vols dans une direction ou dans les deux directions ;
- b) combiner plusieurs vols différents sur une même exploitation d'un aéronef ;
- c) desservir des points situés sur leurs routes respectives dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre ;
- d) omettre des escales à un ou plusieurs points quelconques ;
- e) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point ;
- f) desservir des points en deçà d'un point quelconque de son territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, ainsi que proposer ces services et les faire connaître au public en tant que services directs ;
- g) effectuer des escales à tout point situé à l'intérieur ou en dehors du territoire de l'une ou l'autre des Parties ;
- h) effectuer un trafic de transit par le territoire de l'autre Partie ;
- i) combiner le trafic sur le même aéronef, quelle que soit l'origine de ce trafic : sans restriction de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit d'assurer les services de transport autorisés par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition, qu'à l'exception des services tout-cargo, le transport assuré desserve un point du territoire du transporteur aérien.

3. Tout transporteur aérien d'une Partie peut assurer des services aériens internationaux et est libre de changer, en tout point, sur un ou plusieurs segments des routes susvisées, le type ou le nombre d'aéronefs en exploitation, à condition que, et à l'exception des services tout-cargo, dans le sens aller, le transport au-delà du point en question soit le prolongement de l'itinéraire de transport partant du territoire du transporteur aérien, et que, dans le sens retour, l'itinéraire de transport à destination du territoire du transporteur aérien soit le prolongement de l'itinéraire de transport au-delà dudit point.

4. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à un ou plusieurs transporteurs aériens d'une Partie le droit d'embarquer des passagers, leurs bagages, des

marchandises ou du courrier pour les transporter moyennant rémunération à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie. En ce qui concerne les États-Unis, aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à leurs transporteurs aériens le droit de prendre à bord, dans la partie caribéenne des Pays-Bas, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier transportés moyennant rémunération et à destination d'un point de Curaçao ou de Saint-Martin, ou un tel trafic en provenance de Curaçao ou de Saint-Martin et à destination de la partie caribéenne des Pays-Bas.

5. Tout transporteur aérien d'une Partie qui assure des services de transport aérien international affrété en partance du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit en aller simple ou en aller-retour, est libre d'observer les lois, réglementations et règles applicables aux vols affrétés de l'une ou l'autre des Parties. Si une Partie applique des règles, réglementations, conditions générales ou limitations différentes à un ou plusieurs de ses transporteurs aériens ou à des transporteurs aériens d'autres pays, chaque transporteur aérien de l'autre Partie est soumis à ces critères de la façon la moins restrictive. Aucune des dispositions du présent paragraphe ne limite les droits d'une Partie d'exiger que les transporteurs aériens respectent les exigences relatives à la protection des fonds des passagers ainsi que leurs droits d'annulation et de remboursement. Hormis les règles relatives à la protection des consommateurs visées au présent paragraphe, aucune des Parties n'exige d'un transporteur aérien de l'autre Partie, s'agissant de l'exploitation de trafic en provenance du territoire de ladite Partie ou d'un pays tiers, qu'il s'agisse d'un aller simple ou d'un aller-retour, de présenter plus d'une attestation de conformité avec les lois, réglementations et règles visées au présent paragraphe ou de dérogation à ces lois, réglementations ou règles accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

### *Article 3. Autorisation*

1. Chaque Partie accorde, dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation et d'agrément technique présentée par un transporteur aérien de l'autre Partie sous la forme et la manière prescrites, les autorisations et les agréments voulus, dans un délai de traitement minimal, à condition :

- a) qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif du transporteur aérien soient entre les mains :
  - i) dans le cas des transporteurs aériens des États-Unis, du Gouvernement des États-Unis, des ressortissants des États-Unis, ou des deux ;
  - ii) dans le cas des transporteurs aériens de la partie caribéenne des Pays-Bas, des ressortissants du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, telle que définie à l'article premier (Définitions) du présent Accord ;
- b) que le transporteur aérien satisfasse aux conditions prescrites par les lois et réglementations habituellement applicables à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été présentées ;
- c) que l'autre Partie maintienne et applique les dispositions énoncées aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

### *Article 4. Révocation d'une autorisation*

1. L'une ou l'autre des Parties peut révoquer, suspendre, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou les agréments techniques accordés à un transporteur aérien :

- a) lorsqu'un transporteur aérien n'est pas un transporteur aérien de l'autre Partie, au sens du paragraphe 4 de l'article premier (Définitions) du présent Accord ;
- b) lorsqu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif du transporteur aérien ne sont pas entre les mains :
- i) dans le cas des transporteurs aériens des États-Unis, du Gouvernement des États-Unis, des ressortissants des États-Unis, ou des deux ;
  - ii) dans le cas des transporteurs aériens de la partie caribéenne des Pays-Bas, des ressortissants du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, telle que définie à l'article premier (Définitions) du présent Accord ; ou
- c) lorsque ce transporteur aérien a enfreint les lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article, les droits prévus par le présent article ne sont exercés qu'après consultations avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de suspendre, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie, conformément aux dispositions des articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

#### *Article 5. Application des lois*

1. Les lois et réglementations d'une Partie se rapportant à l'entrée sur son territoire ou au départ de ce dernier d'aéronefs assurant des services de navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur son territoire, sont respectées par lesdits aéronefs lors de leur entrée et de leur séjour sur le territoire de cette Partie, et à leur départ de celui-ci.

2. Lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que lors du départ de ce territoire, les lois et règlements relatifs à l'admission sur le territoire de cette Partie, ou au départ de ce territoire, de passagers, d'équipages ou de marchandises à bord d'aéronefs (y compris les règlements relatifs à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté aérienne, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, aux règlements postaux), sont respectés par les passagers, les équipages ou les marchandises, ou en leur nom, par les transporteurs aériens de l'autre Partie.

#### *Article 6. Sécurité*

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées en application de la Convention. Chaque Partie peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux

aéronefs et à l'exploitation des transporteurs aériens de cette autre Partie. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre Partie ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées en application de la Convention, elle informe l'autre Partie de ces conclusions ainsi que des mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales, et l'autre Partie adopte alors des mesures correctives en conséquence. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer, de suspendre, de limiter ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie, si celle-ci n'adopte pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable, ainsi que de prendre des mesures immédiates, avant consultations, à l'égard de ce ou de ces transporteurs aériens, si l'autre Partie ne maintient et n'applique pas les normes susmentionnées et que des mesures immédiates s'imposent pour éviter de nouvelles infractions.

#### *Article 7. Sûreté de l'aviation*

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

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et 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 contre la sûreté de la navigation aérienne civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties agissent conformément aux normes de sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées concernées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs ayant le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie s'engage à observer les dispositions relatives à la sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de celui-ci et à prendre les mesures adéquates pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages de soute et de leurs bagages à main, ainsi que des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec un esprit favorable toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.



5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sans dommage à cet incident ou cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande constitue un motif d'action légitime pour refuser, révoquer, suspendre, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures à titre provisoire avant l'expiration du délai de 15 jours.

#### *Article 8. Activités commerciales*

1. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie régissant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie le personnel administratif, commercial, technique, d'exploitation et autres agents spécialisés nécessaires à la fourniture des prestations de transport aérien.

3. Chaque transporteur aérien a le droit d'assurer ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie (« auto-assistance ») ou, à son gré, de les confier en tout ou partie à un prestataire concurrent de son choix. Ce droit n'est soumis qu'aux contraintes matérielles découlant des considérations tenant à la sécurité aéroportuaire. Lorsque ces facteurs ne permettent pas l'auto-assistance, les services en escale sont mis à la disposition de tous les transporteurs aériens sur un pied d'égalité. Les tarifs d'assistance sont fonction du coût des services fournis, et ces services sont comparables en nature et en qualité à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Tout transporteur aérien d'une Partie peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, au choix du transporteur aérien, par l'intermédiaire de ses agents, sous réserve des dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol affrété relatives à la protection des fonds des passagers et à leurs droits d'annulation et de remboursement. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces prestations de transport et toute personne est libre de les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque transporteur aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays et, sauf en cas d'incompatibilité avec la législation ou réglementation généralement applicable, dans tout autre pays de son choix, sur demande, les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés sans délai et sans restrictions ni taxation, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants, à la date à laquelle le transporteur aérien présente sa demande initiale de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à régler leurs dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés au titre du présent Accord, tout transporteur aérien d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de location, avec :

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties ;
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers ;
- c) un prestataire de transport de surface de quelque pays que ce soit ; à condition que tous les participants engagés aux termes de ces accords i) détiennent l'autorisation adéquate et ii) satisfassent aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords.

8. Les transporteurs aériens et les entreprises assurant indirectement le transport de marchandises des deux Parties sont autorisées à utiliser, sans restriction, concurremment avec les services aériens internationaux, tout moyen de transport de surface en vue d'acheminer les marchandises à destination ou en provenance de tous points, notamment à destination ou en provenance de tous les aéroports pourvus d'installations douanières, ainsi qu'à transporter des marchandises sous douane, conformément aux lois et règlements applicables. Ces marchandises, qu'elles soient transportées par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux procédures et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier à d'autres transporteurs opérant dans ce domaine, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des prestataires assurant indirectement des services de transport aérien de marchandises. Ces services de transport de marchandises intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ces transports.

#### *Article 9. Droits de douane et taxes*

1. À l'arrivée sur le territoire d'une Partie, un aéronef exploité en service de transport aérien international par les transporteurs aériens de l'autre Partie, de même que leur équipement habituel, leur équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, sans s'y limiter, les denrées alimentaires, les boissons et alcools, le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou à la consommation par les passagers en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus être utilisés uniquement en relation avec l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs effectuant le transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de l'ensemble des restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres droits ou redevances similaires qui a) sont imposés par les autorités nationales et b) ne résultent pas du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances perçues au titre de la prestation fournie :

- a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie exploités en service aérien international, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées ;
- b) L'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie en vue de l'entretien, de la maintenance ou de la réparation d'un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre Partie exploité en service aérien international ;
- c) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à être utilisés sur les aéronefs exploités par un transporteur aérien de l'autre Partie en service aérien international, même si ces approvisionnements doivent être utilisés sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées ;
- d) Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et embarqués, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie exploités en service aérien international, même quand ces documents sont destinés à être utilisés sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie où ils sont embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une Partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue de la mise à disposition ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

#### *Article 10. Redevances d'usage*

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux transporteurs aériens de l'autre Partie sont justes, raisonnables, pas injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable sur les actifs, après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les transporteurs aériens à échanger les informations nécessaires pour

permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, avec un préavis raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Aucune Partie n'est considérée, dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 14 (Règlement des différends) du présent Accord, comme enfreignant une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, la redevance ou pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie ; ou si b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour corriger une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

#### *Article 11. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie accorde aux transporteurs aériens des deux Parties la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie permet à chaque transporteur aérien de définir la fréquence et de la capacité des transports aériens internationaux qu'elle propose, sur la base de la situation commerciale du marché. En application de ce droit, aucune des Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre Partie, à moins que des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales ne l'exigent, et cela dans des conditions uniformes conformes à l'article 15 de la Convention.

3. Aucune des Parties n'impose aux transporteurs aériens de l'autre Partie des conditions de premier refus, de rapport de partage du trafic, de redevance de non-objection ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou le trafic, qui iraient à l'encontre des objectifs du présent Accord.

4. Aucune des Parties n'exige des transporteurs aériens de l'autre Partie le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou leurs plans d'exploitation, sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en œuvre des conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article et imposé sur une base non discriminatoire ou si le présent Accord l'autorise expressément. Si, pour information, une Partie exige un tel dépôt, elle simplifie autant que possible les formalités administratives afférentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les transporteurs aériens de l'autre Partie.

#### *Article 12. Tarifs*

1. Chaque Partie permet aux transporteurs aériens des deux Parties de fixer les tarifs de transport aérien sur la base de la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques indûment discriminatoires ;
- b) Protéger les consommateurs contre les tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ;

c) Protéger les transporteurs aériens contre des tarifs artificiellement bas, par suite de l'attribution directe ou indirecte de subventions ou d'aides gouvernementales.

2. Les tarifs des services de transport aérien international entre les territoires des Parties n'ont pas à être déposés. Nonobstant ce qui précède, les transporteurs aériens des Parties accordent, sur demande, aux autorités aéronautiques de ces dernières l'accès immédiat aux informations concernant les tarifs passés, actuels et proposés, d'une manière et sous une forme jugées acceptables par pour ces autorités aéronautiques.

3. Aucune des Parties ne prend des mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif proposé ou pratiqué par : i) un transporteur aérien de l'une ou l'autre des Parties pour les services de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou ii) un transporteur aérien d'une Partie pour les services de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un pays tiers, y compris, dans un cas comme dans l'autre, les services de transport par un transporteur aérien en association avec d'autres. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande la tenue de consultations et fait connaître à l'autre Partie les raisons de sa désapprobation dans les plus brefs délais. Ces consultations ont lieu au plus tard 30 jours après la date de réception de la demande et les Parties coopèrent en vue de recueillir les renseignements nécessaires au règlement raisonné de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'un avis de désapprobation, chacune d'elles s'efforce au mieux de faire respecter cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif en question entre ou demeure en vigueur.

#### *Article 13. Consultations*

Chaque Partie peut, à tout moment, demander la tenue de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débutent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours suivant la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, à moins qu'il en soit convenu autrement.

#### *Article 14. Règlement des différends*

1. À l'exception de ceux qui peuvent survenir en vertu du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs) du présent Accord, tout différend découlant du présent Accord qui n'est pas résolu dans les 30 jours suivant la date fixée pour la tenue de consultations, conformément à une demande de consultations formulée conformément aux dispositions de l'article 13 (Consultations) du présent Accord, peut être soumis par les Parties d'un commun accord à une personne ou à un organisme pour décision. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre, l'une ou l'autre des Parties peut notifier par écrit à l'autre, par la voie diplomatique, qu'elle demande à ce que le différend soit soumis à l'arbitrage.

2. L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres et constitué comme suit :

- a) Dans les 30 jours après la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant leur désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent, d'un commun accord, un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal arbitral ;
- b) Si l'une ou l'autre des Parties omet de désigner un arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis dans un délai de 30 jours. Si le président du Conseil est un ressortissant de

l'une des Parties, le vice-président le plus ancien, qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

3. Le tribunal arbitral a le droit de décider du champ de sa compétence conformément au présent Accord et, sauf accord contraire, établit ses propres règles de procédure. Une fois constitué, le tribunal peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. À la demande de l'une ou l'autre des Parties ou si le tribunal le juge opportun, une conférence visant à déterminer les questions précises à soumettre à l'arbitrage ainsi que les procédures spécifiques à suivre est tenue au plus tard dans les 15 jours suivant la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué.

4. Sauf accord contraire ou sur instruction du tribunal, le mémoire en demande est soumis dans les 45 jours suivant la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué, et le mémoire en défense est soumis dans les 60 jours suivants. Tout mémoire en réplique du requérant est présenté dans les 30 jours suivant la soumission du mémoire en défense. Tout mémoire en réplique du défendeur est présenté dans les 30 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre des Parties ou si le tribunal le juge opportun, ce dernier tient une audience dans les 45 jours suivant la date à laquelle sont attendues les dernières conclusions écrites.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la fin de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant la soumission des dernières conclusions écrites. La décision du tribunal est rendue à la majorité.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes d'interprétation de la décision dans les 15 jours suivant la date à laquelle celle-ci est rendue, et toute interprétation est donnée dans les 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie donne intégralement effet, dans la mesure compatible avec sa législation interne, à toute décision ou sentence du tribunal arbitral.

8. Les frais du tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres, sont répartis à parts égales entre les deux Parties. Toute dépense engagée par le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans le cadre des procédures prévues au paragraphe 2 b) du présent article, est considérée comme faisant partie des frais du tribunal arbitral.

#### *Article 15. Dénonciation*

L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment notifier à l'autre Partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification par l'autre Partie) à la fin de la saison de trafic de l'Association du transport aérien international en cours un an après la date de la notification écrite de dénonciation, à moins que cette notification ne soit annulée, sur accord des Parties, avant l'expiration de cette période.

#### *Article 16. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 17. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière des notifications écrites échangées par la voie diplomatique par lesquelles les Parties confirment l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à cet effet.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace, dans le cadre des relations entre les États-Unis d'Amérique et le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas, l'Accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et le Royaume des Pays-Bas, à l'égard des Antilles néerlandaises, signé à Washington le 14 juillet 1998.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Washington le 17 janvier 2018, en deux exemplaires originaux, en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de la partie caribéenne des Pays-Bas :

HENDRIK JAN JURRIAAN SCHUWER

Pour les États-Unis d'Amérique :

MANISHA SINGH