

**No. 58053\***

**Netherlands (Kingdom of the) (in respect of Curaçao)  
and  
Iceland**

**Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and Iceland (with annexes). Brussels, 20 September 2021**

**Entry into force:** *1 June 2023, in accordance with article 24(1)*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands (Kingdom of the), 25 January 2024*

*\*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 (Royaume des)(à l'égard de Curaçao)  
et  
Islande**

**Accord relatif aux services aériens entre le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, et l'Islande (avec annexes). Bruxelles, 20 septembre 2021**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> juin 2023, conformément au paragraphe 1 de l'article 24*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Pays-Bas (Royaume des), 25 janvier 2024*

*\*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.*

[ TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS ]

B. TEKST

**Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and Iceland**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

Iceland (hereinafter referred to as “the Parties”);

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among Airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

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

Desiring to ensure the highest level of safety and security in international air transportation;

Have agreed as follows:

CHAPTER I:

INTRODUCTION

Article 1

*Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined:

1. the term “Aeronautical Authorities” means, in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions exercised by said authorities;
2. the term “Agreed Services” means Air Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
3. the term “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
4. the terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes” shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

5. the term "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
6. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 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 Parties;
7. the term "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. the term "National", in the case of Iceland, means Nationals of Iceland or Nationals of the Member States of the European Economic Area; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, means Nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Curaçao;
9. the term "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, their baggage and/or cargo in Air Service, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. the term "Territory", for each Party, shall have the meaning specified in Article 2 of the Convention;
11. the term "User charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
12. the term "European Economic Area" (EEA) means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on May 2, 1992, between the European Union and its Member States on the one hand and the European Free Trade Association States (EFTA) with the exclusion of Switzerland on the other hand, of which Iceland is a Member State.

## CHAPTER II:

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Party:
  - a) the right to fly across its Territory without landing;
  - b) the right to make Stops for non-traffic purposes in its Territory;
  - c) the right to exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
  - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.
3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right to designate an Airline or Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on each of the routes specified in Annex I to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. Upon receipt of such a designation and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
  - a) in the case of an Airline designated by Iceland:
    - i) the Airline is established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and the Airline has a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; and
    - ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by a Member State of the European Economic Area 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 and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area and shall at all times be effectively controlled by such states and/or Nationals;

- b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
    - i) the Airline is established in the Territory of Curaçao and the Airline has a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; and
    - ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by Curaçao and the Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
    - iii) the Airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao and shall, at all times, be effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
  - c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
  - d) the Designated Airline is maintaining and administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, provided that the Airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation or Suspension of Authorization*

1. Either Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of an Airline designated by the other Party where:
- a) in the case of an Airline designated by Iceland:
    - i) the Airline is not established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or
    - ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Economic Area 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 or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area or are not at all times effectively controlled by such states and/or Nationals;
  - b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
    - i) the Airline is not established in the Territory of Curaçao or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; or
    - ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by Curaçao or the Aeronautical Authority of Curaçao is not clearly identified in the designation; or
    - iii) the Airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao or the Airline is not, at all times, effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
  - c) the Designated Airline is not qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; or
  - d) the Designated Airline is not maintaining and not administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization or technical permission mentioned in paragraph 1 of this Article, or imposition of the conditions therein, is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations 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 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

#### CHAPTER III:

#### COMMERCIAL PROVISIONS

#### Article 5

##### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Party shall have the right to establish offices, both on-line and off-line, in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air Services.

2. The Designated Airline(s) 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 into and to maintain in the Territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the Agreed Services.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline or Airlines of one Party, 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 Party and authorized to perform such services for other Designated Airlines.

4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article; and
- b) each Party shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

5. The Designated Airline(s) shall have the right to perform its (their) own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform 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.

6. The Designated Airline(s) may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Airline's discretion, through its agents. Each Designated 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.

7. Each Designated Airline 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 Designated Airline(s) of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

8. In operating or holding out the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, any Designated Airline may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with

- a) an Airline or Airlines of either Party; and
- b) an Airline or Airlines of a third state, provided that such third state authorizes or allows comparable arrangements between the Airlines of the other Party and other Airlines on services to, from and via such a third state, provided that all Airlines in such arrangements

1. hold the appropriate authority; and
2. meet the requirements normally applied to such arrangements.

## Article 6

### *User charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, not discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User charges shall be assessed on the Designated Airline(s) 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 Designated Airline(s) 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 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 Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airline(s) using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated 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 para-

graph 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 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the User charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any User charge or practice that is not consistent with this Article.

#### Article 7

##### *Fair Competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow any Designated Airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline(s) of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

4. The Parties agree that the following Airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- a) the charging of fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another Airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect of distorting competition in the market; and
- f) the behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

5. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the Territory of one Party shall be available for use by the Designated Airline(s) of the other Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any Airline engaged in similar International Air Services at the time arrangements for use are made.

6. If the Aeronautical Authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the Designated Airline(s) of the other Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with paragraphs 4 or 5 of this Article, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days after receipt of the request.

7. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

#### Article 8

##### *Tariffs*

1. Tariffs charged for International Air Services under this Agreement may be freely established by the Designated Airline(s) and shall not be subject to approval.

2. Each Party may require notification to or filing with the Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged for transportation to or from its Territory by the Designated Airline(s) of the other Party.

3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of Curaçao for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area.

CHAPTER IV:  
FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

*Customs Duties*

1. Each Party shall, on the basis of reciprocity, exempt a Designated Airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that Designated Airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the Designated Airline of such other Party operating the Agreed Services.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such Airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the 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 Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items specified in paragraph 1 of this Article.

3. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- a) introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;
  - b) retained on board aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
  - c) taken on board aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,
- whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.

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

5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the other Party that operates between a point or points in the Territory of the first Party and another point in the Territory of that Party or a point in the Territory of another European Union Member State or a Member State of the European Economic Area or a Member State to the European Free Trade Association.

Article 10

*Taxation*

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by a Designated Airline of a Party, including participation in inter-airline commercial arrangements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the other Party.

2. Capital and assets of a Designated Airline of a Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the other Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by a Designated Airline of a Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the other Party.

4. For the purposes of this Article:

- a) the term "profits or income" includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:
  - i) the charter or rental of aircraft;
  - ii) the sale of air transportation, either for the Airline itself or for any other Airline; and
  - iii) interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that such interest is incidental to the operation;
- b) the term "international traffic" means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where such transportation is principally between points in the Territory of a Party.

5. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the Parties.

#### Article 11

##### *Transfer of funds*

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of Air Services and associated activities directly linked to Air Services 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.

#### CHAPTER V:

#### REGULATORY PROVISIONS

#### Article 12

##### *Application of Laws*

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airline(s).
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 Designated Airline(s).
3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over an Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### Article 13

##### *Safety*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Party and still in force shall be recognized as valid by each Party, for the purpose of operating the Agreed Services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or validated are at least equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own Nationals by the other Party.
2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Aircraft. Such consultations shall take place in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that are at least equal to 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 within an agreed time period. Each Party



reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of the other party, may, while within the Territory of the other Party be the subject of a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection 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. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of the other Party.

6. Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

8. Where one Party has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third state, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third state and in respect of the operating authorization of that Airline.

#### Article 14

##### *Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences 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, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, 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 or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. Each Party 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 any other threat to the security of civil air aviation.

3. Each Party shall, in its 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. Each Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in its Territory, and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Each Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from or while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the 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 civil 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 thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other 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 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.

7. 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. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time to the expiry of fifteen (15) days.

#### CHAPTER VI:

#### PROCEDURAL PROVISIONS

##### Article 15

##### *Approval of Schedules*

1. The Designated Airline(s) of each Party may submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least forty-five (45) days prior to the operation of the Agreed Services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the Designated Airline of one Party wishes to operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

##### Article 16

##### *Statistics*

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

##### Article 17

##### *Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, amendment of, or compliance with this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

##### Article 18

##### *Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 13 (Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement, the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by consultations and negotiation.

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

Article 19

*Amendment*

1. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendment to Annex I to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

CHAPTER VII:

FINAL PROVISIONS

Article 20

*Multilateral agreements*

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21

*Termination*

1. 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 communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. This Agreement shall terminate at the place of receipt of the notice at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

*Registration with the International Civil Aviation Organization*

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

Article 23

*Territorial Application*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Curaçao only.

Article 24

*Entry into force*

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between Curaçao and Iceland, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government

of the Republic of Iceland, signed at The Hague, 22 March 1950.

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

DONE at Brussels, on this 20<sup>th</sup> day of September 2021, in duplicate, in the English language.

*For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,*

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

*For Iceland,*

KRISTJÁN ANDRI STEFÁNSSON

### Annex I

#### Route Schedule

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Iceland:

Points before	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any point	Iceland	Any point	Curaçao	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Iceland shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Curaçao and any point or points.

2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curaçao:

Points before	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any point	Curaçao	Any point	Iceland	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Curaçao shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Iceland and any point or points.

3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:
- operate flights in either or both directions;
  - combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
  - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes; and
  - pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.
4. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by the Designated Airlines of Iceland between Curaçao and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius, and Saba)); between Curaçao and Sint Maarten; and between Curaçao and Aruba.

On any segment or segments of the aforementioned routes, any Designated Airline may perform International Air Services 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 Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

### Annex II

#### Non-scheduled/Charter operations

1. The Airline(s) of one Party shall, in accordance with the route schedule in Annex 1 to this Agreement, be entitled to perform international non-scheduled air transportation to and from any point or points in the Territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round trip carriage. Multi-destination charters shall also be permitted. In addition, Airline(s) of one Party may operate charters with traffic originating in or destined for the Territory of the other Party.

2. Each Designated Airline performing air transportation under this provision shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose Territory the traffic originates, whether on a one-way or round trip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation.

---

**Annex III**

**Intermodal services**

Notwithstanding any other provision of this Agreement, Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Services any surface transportation for cargo to or from any points in the Territories of the Parties or in third states, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right 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 Airlines, 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.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS, À L'ÉGARD DE CURAÇAO, ET L'ISLANDE

Le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, et l'Islande (ci-après dénommés les « Parties »),

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

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

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales,

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

### CHAPITRE I : INTRODUCTION

#### *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf définition contraire :

1. le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de l'Islande, le Ministère des transports et des administrations locales, et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, le Ministre chargé de l'aviation civile, ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent desdites autorités ;

2. le terme « services convenus » désigne les services aériens sur les routes spécifiées dans l'annexe I du présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier, séparément ou en combinaison ;

3. le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et de toute modification qui pourrait leur être apportée ;

4. les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention ;

5. le terme « entreprise désignée » désigne une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions de l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;

6. le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux annexes ou à la

Convention adoptée en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties ou ont été ratifiées par elles ;

7. le terme « coût total » désigne le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;

8. le terme « ressortissant » désigne, dans le cas de l'Islande, les ressortissants islandais ou les ressortissants des États membres de l'Espace économique européen, et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao, les ressortissants du Royaume des Pays-Bas qui sont officiellement enregistrés en tant que citoyens locaux de nationalité néerlandaise dans le registre municipal de Curaçao ;

9. le terme « tarif » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport aérien de passagers, de leurs bagages ou de marchandises, y compris tout autre mode de transport connexe, facturé par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;

10. le terme « territoire », pour chaque Partie, a la signification qui lui est assignée dans l'article 2 de la Convention ;

11. le terme « redevance d'usage » désigne la redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture de facilités ou de services d'aéroports, de navigation aérienne ou de sécurité aérienne, y compris les facilités et services connexes ;

12. le terme « Espace économique européen » désigne la zone de libre-échange renforcée instituée par l'Accord sur l'Espace économique européen, conclu à Porto le 2 mai 1992, entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États de l'Association européenne de libre-échange, à l'exclusion de la Suisse, d'autre part, et dont l'Islande est un État membre.

## CHAPITRE II : OBJECTIFS

### *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie octroie à l'autre Partie les droits suivants pour assurer les services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) le droit d'exercer pleinement les droits de trafic de troisième et quatrième liberté ;
- d) les droits autrement spécifiés dans le présent Accord.

2. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties, autres que celles désignées au titre de l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord, jouissent également des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent Article n'est présumée comme conférant à une ou plusieurs entreprises désignées d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier contre rémunération ou pour le compte d'autrui, vers un autre point du territoire de cette autre Partie.

*Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur chacune des routes indiquées à l'annexe I du présent Accord, ainsi que de révoquer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont communiquées par écrit et transmises à l'autre Partie par la voie diplomatique.

2. À la réception de cette désignation et de la demande de l'entreprise de transport désignée, dans la forme et de la manière prescrites pour l'autorisation d'exploitation et le permis technique, l'autre Partie délivre l'autorisation d'exploitation et le permis appropriés dans un délai de traitement minimal, à condition :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Islande :

i. que l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de l'Islande conformément à l'Accord sur l'Espace économique européen, et que l'entreprise de transport aérien dispose d'une licence d'exploitation valable en vertu de la législation nationale adoptée conformément à l'Accord sur l'Espace économique européen ;

ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Espace économique européen chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ;

iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue et continue à être détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par un État membre de l'Espace économique européen ou des ressortissants d'un État membre de l'Espace économique européen et qu'elle soit toujours effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Curaçao :

i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de Curaçao et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation et à la réglementation applicables à Curaçao ;

ii. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par Curaçao ou que l'autorité aéronautique soit clairement identifiée dans la désignation ;

iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue et continue à être détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par Curaçao ou des ressortissants de Curaçao et qu'elle soit toujours effectivement contrôlée par Curaçao ou ses ressortissants ;

c) que l'entreprise de transport aérien désignée réponde aux conditions prévues par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ;

d) que l'entreprise de transport aérien désignée maintienne et applique les dispositions énoncées à l'article 13 (Sécurité) et à l'article 14 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

3. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut mettre en exploitation les services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe I du présent Accord, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.



*Article 4. Révocation et suspension de l'autorisation*

1. Chaque Partie peut refuser, révoquer, suspendre, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Islande :

i. si l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de l'Islande conformément à l'Accord sur l'Espace économique européen, ou si l'entreprise de transport aérien ne dispose pas d'une licence d'exploitation valable en vertu de la législation nationale adoptée conformément à l'Accord sur l'Espace économique européen ;

ii. si le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de l'Espace économique européen chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien, ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

iii. si l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue ou ne continue pas à être détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par un État membre de l'Espace économique européen ou des ressortissants d'un État membre de l'Espace économique européen et si elle n'est pas toujours effectivement contrôlée par ces États ou ces ressortissants ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par Curaçao :

i. si le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de Curaçao et ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément à la législation et la réglementation applicables à Curaçao ;

ii. si le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par Curaçao ou si l'autorité aéronautique n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

iii. si l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue et ne continue pas à être détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, par Curaçao ou des ressortissants de Curaçao et si elle n'est pas toujours effectivement contrôlée par Curaçao ou ses ressortissants ;

c) si l'entreprise de transport aérien ne répond pas aux conditions prévues par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ;

d) si l'entreprise de transport aérien ne maintient pas et n'applique pas les dispositions énoncées à l'article 13 (Sécurité) et à l'article 14 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique visé au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions à la législation et la réglementation, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie de refuser, de révoquer, de suspendre, de limiter ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou le permis technique accordé à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie en application des dispositions des articles 13 (Sécurité) ou 14 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS COMMERCIALES

*Article 5. Activités commerciales*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux, sur réseau et hors réseau, sur le territoire de l'autre Partie en vue de la promotion et de la vente de services aériens.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie ont le droit, conformément à la législation et la réglementation de l'autre Partie concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie leur propre personnel de gestion, de vente, technique, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation des services convenus.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie, être satisfaits par leur propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant des activités sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer de tels services pour d'autres entreprises de transport aérien désignées.

4. Les représentants et le personnel sont soumis à la législation et la réglementation en vigueur de l'autre Partie, et en accord avec ces dispositions législatives et réglementaires :

- a) chaque Partie, sur une base de réciprocité et dans les meilleurs délais, accorde les autorisations d'emploi, visas de visiteur et autres documents analogues nécessaires aux représentants et aux personnels visés au paragraphe 2 du présent article ;
- b) chaque Partie facilite et accélère la procédure d'obtention des autorisations d'emploi pour le personnel exécutant certaines tâches temporaires.

5. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées ont le droit d'assurer leurs services en escale sur le territoire de l'autre Partie (« autoassistance ») ou, à leur gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations relatives à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité, ils sont facturés sur la base de leur coût et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise aurait pu assurer.

6. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées peuvent procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre Partie directement et, à leur gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre ces prestations de transport et toute personne peut les acheter dans la devise de ce territoire ou en devises librement convertibles.

7. Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à régler ses dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie, en devise locale. À leur discrétion, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles, conformément à la réglementation relative aux changes en vigueur dans le pays.

8. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe I du présent Accord, toute entreprise de transport aérien désignée peut

conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité, de partage de code, de coentreprise ou de location, avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une tierce partie,

à condition que ladite tierce partie autorise ou permette des arrangements comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance dudit pays tiers ou via celui-ci, si toutes les entreprises de transport aérien engagées dans ces accords :

- 1) disposent de l'autorisation adéquate ;
- 2) satisfont aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords.

#### *Article 6. Redevance d'usage*

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, ces redevances d'usage sont appliquées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour l'utilisation d'installations et de services aéroportuaires, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation appropriés dans un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût total peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, 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 l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées à échanger les informations qui pourraient être nécessaires afin de 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 18 (Règlement des différends) du présent Accord, comme enfreignant une disposition du présent article, sauf si 1) 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 2) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour corriger une redevance d'usage ou une pratique incompatible avec le présent article.

*Article 7. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie offre à chaque entreprise de transport aérien désignée la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la prestation des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie autorise toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie à définir la fréquence et la capacité des services convenus sur la base de considérations d'ordre commercial relatives au marché. Par conséquent, aucune Partie n'impose à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie d'exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui irait à l'encontre des fins du présent Accord. Aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf dans les cas requis par les douanes ou d'autres services gouvernementaux aux motifs d'inspection, techniques, ou d'exploitation, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'impose à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie un droit de préférence, un rapport de partage du trafic, une redevance de non-opposition ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence des vols ou au trafic qui serait incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4. Les Parties conviennent que les pratiques suivantes des entreprises de transport aérien peuvent être considérées comme des pratiques concurrentielles déloyales qui mériteraient un examen plus approfondi :

- a) l'imposition de tarifs et de prix sur des routes à des niveaux qui sont, dans l'ensemble, insuffisants pour couvrir les coûts de prestation des services auxquels ils se rapportent ;
- b) l'ajout d'une capacité ou d'une fréquence de service excessive ;
- c) le caractère permanent et non temporaire des pratiques en question ;
- d) les pratiques en question entraînent de graves répercussions économiques sur une autre entreprise de transport aérien ou lui causent un préjudice important ;
- e) les pratiques en question reflètent une intention apparente ou ont pour conséquences probables de fausser la concurrence sur le marché ;
- f) un comportement témoignant d'un abus de position dominante sur la route concernée.

5. Les aéroports, le contrôle de la circulation aérien, les services de navigation aérienne, la sûreté de l'aviation et les autres installations et services connexes qui sont fournis sur le territoire d'une Partie sont mis à la disposition de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie à des conditions qui ne soient pas moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute compagnie assurant des services aériens internationaux analogues au moment où sont conclues les modalités de leur utilisation.

6. Si les autorités aéronautiques d'une Partie considèrent qu'une ou plusieurs opérations prévues ou effectuées par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie peuvent constituer un comportement concurrentiel déloyal conformément au paragraphe 4 ou 5 du présent article, elles peuvent demander la tenue de consultations conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord en vue de résoudre le problème. Toute demande en ce sens

est accompagnée d'un avis motivé de la demande et les consultations interviennent dans un délai de trente jours à compter de la réception de la demande.

7. Si les Parties ne parviennent pas à résoudre le différend par la tenue de consultations, l'une ou l'autre des Parties peut recourir au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 18 (Règlement des différends) du présent Accord pour régler le différend.

#### *Article 8. Tarifs*

1. Les tarifs pratiqués pour les services aériens internationaux exploités en vertu du présent Accord peuvent être librement fixés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées et ne sont soumis à aucun agrément.

2. Chaque Partie peut exiger que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie notifient ou enregistrent auprès de leurs autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les transports en provenance ou à destination de son territoire.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2 du présent article, les tarifs que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par Curaçao fixent pour un transport qui s'opère totalement au sein de l'Espace économique européen doivent être conformes à l'Accord sur l'Espace économique européen.

### CHAPITRE IV : DISPOSITIONS FINANCIÈRES

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

1. Chaque Partie exonère, sur une base de réciprocité et dans toute la mesure où sa législation nationale le lui permet, une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie des restrictions à l'importation, droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux ne résultant pas du coût des prestations fournies à l'arrivée qui sont imposés sur les aéronefs, les carburants, les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement habituel des aéronefs, les provisions de bord et d'autres articles tels que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout document imprimé portant le nom de la compagnie et tout matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée qui sont destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien courant des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de cette autre Partie exploitant les services convenus.

2. En ce qui concerne l'équipement habituel, les pièces de rechange, l'approvisionnement en carburants et lubrifiants, et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord de l'aéronef lors de services internationaux, aucun droit ou redevance n'est appliqué, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie, même si ces approvisionnements sont utilisés au cours du survol du territoire de la Partie où ils ont été pris à bord. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance et le contrôle des douanes. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de telle sorte qu'une Partie puisse être soumise à

l'obligation de rembourser les droits de douane qui ont déjà été perçus sur les équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, lorsque ceux-ci sont :

- a) introduits sur le territoire de la Partie par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour son compte ;
- b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de celui-ci ;
- c) embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie pour assurer l'exploitation des services convenus,

que lesdits équipements et approvisionnements soient utilisés ou consommés en totalité ou non sur le territoire de la Partie accordant l'exonération, à condition que la propriété de ces équipements et approvisionnements ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

4. L'équipement de bord habituel, les pièces de rechange, l'approvisionnement en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord d'aéronefs de l'une des Parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord de ses autorités douanières, lesquelles peuvent exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation, ou leur cession d'une autre manière conformément à la réglementation douanière.

5. Aucune disposition du présent Accord ne saurait empêcher chaque Partie d'imposer, sur une base non discriminatoire, des impôts, taxes, droits, frais ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désigné de l'autre Partie qui exploite une route entre un point ou des points situés sur le territoire de la première Partie et un autre point situé sur le territoire de cette Partie, ou un point sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne, ou d'un État membre de l'Espace économique européen ou d'un État membre de l'Association européenne de libre-échange.

#### *Article 10. Imposition*

1. Les bénéfices ou revenus provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie, y compris dans le cadre d'accords commerciaux entre transporteurs aériens ou d'entreprises communes, sont exonérés de tout impôt sur les bénéfices ou recettes au profit de l'autre Partie.

2. Le capital ou les avoirs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie liés à l'exploitation d'un aéronef en trafic international sont exonérés de tous impôts sur le capital et les avoirs appliqués par l'autre Partie.

3. Les bénéfices découlant de l'aliénation d'un aéronef exploité en trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef enregistrés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie sont exonérés de tous impôts sur les bénéfices imposés par l'autre Partie.

4. Aux fins du présent article :

- a) le terme « bénéfices ou revenus » comprend les recettes brutes et revenus générés directement par l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris :
  - i. l'affrètement ou la location d'un aéronef ;

ii. la vente de transport aérien, que ce soit pour l'entreprise de transport aérien elle-même ou pour toute autre entreprise de transport aérien ;

iii. les intérêts sur les montants provenant directement de l'exploitation de navires en trafic international, à condition que ces intérêts soient accessoires à l'exploitation ;

b) le terme « trafic international »

désigne le transport de personnes ou de marchandises, y compris le courrier, sauf lorsque ce transport s'effectue principalement entre des points situés sur le territoire d'une Partie.

5. Le présent article est sans effet lorsqu'un accord visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu est en vigueur entre les Parties.

#### *Article 11. Transferts de fonds*

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales provenant de la vente de services aériens et d'activités connexes directement liées aux services aériens qui dépassent les sommes déboursées localement. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni impositions, au taux de change courant à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert.

### CHAPITRE V :DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

#### *Article 12. Application de la législation*

1. Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties se conforment lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, à la législation et la réglementation de cette Partie relatives à l'exploitation et à la navigation des entreprises de transport aérien désignées.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, la législation et la réglementation régissant l'admission sur le territoire ou à la sortie du territoire de cette Partie des passagers, des équipages ou des marchandises à bord des aéronefs (y compris la réglementation régissant l'entrée, les autorisations d'accès, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être respectées par les passagers, équipages et marchandises de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

3. Aucune Partie ne donne à sa propre entreprise de transport aérien ni à aucune autre la préférence sur une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien internationaux analogues quant à l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et autres réglementations analogues.

4. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes analogues.

*Article 13. Sécurité*

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'autre Partie et toujours en vigueur sont reconnus valables par chaque Partie aux fins de l'exploitation des services convenus dans le cadre du présent Accord, à condition que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats et licences sont délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en vertu de la Convention. Chaque Partie se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire ou pour y atterrir, des brevets d'aptitude et des permis délivrés ou validés pour ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leurs opérations. Ces consultations se tiennent conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord.

3. Si, à la suite de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie ne maintient ou n'applique pas effectivement, dans les domaines visés au paragraphe 2 du présent article, des normes et des recommandations de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales pouvant être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie se voit notifier ces conclusions ainsi que les mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales susmentionnées, et prend alors les mesures correctives appropriées dans un délai convenu. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, de révoquer, de suspendre, de limiter ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie si cette dernière n'adopte pas lesdites mesures correctrices dans un délai raisonnable.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre convenu que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie ou pour son compte, en service à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de ladite Partie, faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic par les représentants autorisés de l'autre Partie, à condition que cela n'entraîne pas de retard excessif dans l'exploitation de l'aéronef. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, cette inspection a pour but 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 à cette date conformément à la Convention.

5. Lorsque des mesures doivent être prises d'urgence pour assurer la sûreté de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

6. Les mesures prises par une Partie conformément au paragraphe 5 du présent article sont levées dès la disparition des motifs pour lesquels elles ont été prises.

7. S'agissant du paragraphe 3 du présent article, s'il est établi qu'une Partie ne respecte toujours pas les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale alors que le délai convenu est écoulé, le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale en est informé. Ce dernier est également informé de la résolution ultérieure satisfaisante de la situation.

8. Lorsque l'une des Parties a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et suivi par un État tiers, les droits de l'autre Partie en vertu du présent



article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au maintien des normes de sécurité par ledit État tiers, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien considérée.

*Article 14. Sûreté de l'aviation*

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que leurs obligations respectives d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font 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, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1er mars 1991, et de toute autre convention ou protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties adhèrent.

2. Les Parties 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 desdits 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. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties agissent dans le respect des normes et des pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, telles qu'établies aux annexes à la Convention. Les Parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs établis sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions. Chaque Partie avise l'autre Partie de toute divergence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes de sûreté aérienne prévues aux annexes de la Convention. Chaque Partie peut, à tout moment, demander la tenue immédiate de consultations sur ces divergences avec l'autre Partie.

4. Chaque Partie convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté visées au paragraphe 3 du présent article, imposées par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que pour le départ de celui-ci. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, de leurs bagages et bagages à main, ainsi que des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une 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 par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans dommage à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Chaque Partie a le droit de procéder, dans un délai de soixante jours à compter de la notification et par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, à une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie, des mesures de sûreté prises ou envisagées par les exploitants d'aéronefs concernant les aéronefs qui arrivent sur le territoire de la première Partie, 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.

7. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions de sûreté de l'aviation visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces consultations débutent dans les quinze jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif légitime pour refuser, révoquer, suspendre, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées de cette autre Partie. Lorsqu'une situation d'urgence le justifie, ou pour prévenir un nouveau non-respect des dispositions du présent article, une Partie peut prendre des mesures provisoires à tout moment avant l'expiration dudit délai de quinze jours.

## CHAPITRE VI : DISPOSITIONS PROCÉDURALES

### *Article 15. Approbation des programmes de vols*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent soumettre pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie le programme de vols qu'elles envisagent au moins quarante-cinq jours avant que les services convenus ne soient assurés. La même procédure s'applique à toute modification de ces horaires.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie souhaite assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, cette entreprise demande la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Ces demandes sont soumises au moins quinze jours avant l'exécution des vols.

### *Article 16. Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis.

### *Article 17. Consultations*

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander par écrit la tenue de consultations sur l'interprétation, l'application, la mise en œuvre ou la modification du présent Accord ou de ses annexes. Ces consultations débutent le plus tôt possible, et au plus tard dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie reçoit la demande, sauf s'il en est convenu autrement.

*Article 18. Règlement des différends*

1. En cas de différend survenant entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, à l'exception de ceux survenant dans le cadre des articles 13 (Sécurité) et 14 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforcent en premier lieu de régler leur différend par voie de consultation et de négociation.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de consultation, le différend est réglé par la voie diplomatique.

*Article 19. Modification*

1. Toute modification du présent Accord est convenue entre les Parties par un échange de notes diplomatiques. Toute modification entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 24 (Entrée en vigueur) du présent Accord.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, toute modification de l'annexe I du présent Accord peut être convenue par les autorités aéronautiques des Parties et confirmée par un échange de notes diplomatiques. Ces modifications entrent en vigueur à une date déterminée dans ces notes diplomatiques. Cette exception au paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas en cas d'ajout de droits de trafic dans l'annexe susmentionnée.

CHAPITRE VII : DISPOSITIONS FINALES

*Article 20. Accords multilatéraux*

Si un accord général multilatéral relatif au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties, ses dispositions prévalent sur toute autre. Des consultations peuvent avoir lieu, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, en vue de déterminer dans quelle mesure les dispositions de l'accord multilatéral ont une incidence sur le présent Accord.

*Article 21. Dénonciation*

1. L'une ou l'autre Partie peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Le présent Accord prend fin à minuit à l'heure locale du lieu de réception de la notification un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Si l'autre Partie n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa date de réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 22. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

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

*Article 23. Application territoriale*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement à Curaçao.

*Article 24. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière notification écrite, adressée par la voie diplomatique, par lesquelles les Parties se notifient l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à cet effet.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace, dans les relations entre Curaçao et l'Islande, l'Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République d'Islande relatif aux transports aériens, signé à La Haye le 22 mars 1950.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles le 20 septembre 2021 en deux exemplaires, en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas, à l'égard de Curaçao :

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

Pour l'Islande :

KRISTJÁN ANDRI STEFANSSON

Annexe I  
Tableau des routes

1. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'Islande :

Points en	Points de départ	Points	Point de	Points au-
Tous points	Islande	Tous points	Curaçao	Tous points

Pour les services tout cargo : l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'Islande jouissent de l'exercice des droits de trafic de septième liberté entre Curaçao et un ou plusieurs points.

2. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de Curaçao :

Points en	Point de	Points	Points de	Points
Tous points	Curaçao	Tous points	Islande	Tous points

Pour les services tout cargo : l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de Curaçao jouissent de l'exercice des droits de trafic de septième liberté entre l'Islande et un ou plusieurs points.

3. Lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route déterminée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées peuvent, sur un ou tous les vols et au choix de chaque entreprise de transport aérien :

- a) assurer des vols dans une direction ou dans les deux directions ;
- b) combiner plusieurs vols en un seul ;
- c) omettre des escales à un point ou à des points quelconques à condition que les services commencent ou se terminent sur un point du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;
- d) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point de ses routes ;
- e) embarquer et débarquer leur propre trafic d'escale à n'importe quel point de l'itinéraire, à condition que la durée de l'escale n'excède pas quinze jours en tout point.

4. Le présent Accord exclut l'exercice des droits de trafic commercial par les entreprises de transport aérien désignées par l'Islande entre Curaçao et les Pays-Bas (y compris les territoires caribéens [Bonaire, Saint-Eustache et Saba]) ; entre Curaçao et Saint-Martin ; et entre Curaçao et Aruba.

Toute entreprise de transport aérien désignée assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point, sur un ou plusieurs segments des routes susmentionnées, le type ou le nombre d'aéronefs exploités à condition que, et à l'exception des services tout cargo, le transport au-delà de ce point, dans le sens aller, soit la continuation de l'itinéraire partant du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien, et qu'au retour, l'itinéraire vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit le prolongement de l'itinéraire qui a commencé au-delà de ce point.

Annexe II

### Vols non réguliers et vols affrétés

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie sont autorisées, conformément au tableau des routes figurant à l'annexe I du présent Accord, à effectuer des transports aériens internationaux non réguliers au départ et à destination de tout point du territoire de l'autre Partie, soit directement, soit en faisant escale en cours de route, en aller simple ou en aller-retour. Les vols charters à destinations multiples sont également autorisés. De plus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent exploiter des vols affrétés avec du trafic à destination ou en provenance de l'autre Partie.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée effectuant les transports aériens visés dans la présente disposition se conforme à la législation, à la réglementation et aux règles de la Partie sur le territoire de laquelle se trouve le point de départ du transport (dans un sens ou dans les deux sens), que cette Partie a spécifié ou spécifiera dans l'avenir s'appliquer à ces transports.

### Annexe III

#### Services intermodaux

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les entreprises assurant indirectement le transport de marchandises des deux Parties sont autorisées, sans restriction, à utiliser tout moyen de transport terrestre pour le transport aérien des marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou dans des États tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent, le cas échéant, du droit de transporter des marchandises sous douane, conformément à la législation et la réglementation applicables. Ces marchandises, qu'elles soient transportées par surface ou par voie aérienne, ont accès aux procédures et aux installations douanières des aéroports. Les entreprises de transport aérien 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 entreprises de transport aérien ou à des entreprises assurant indirectement le transport de marchandises par voie aérienne. Les services de transport intermodal de marchandises peuvent être proposés à un tarif unique couvrant le transport combiné par voie aérienne et terrestre, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant aux faits concernant ledit transport.