

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2022 Nr. 95

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Staat Koeweit (met Bijlage);  
Koeweit, 19 september 2022*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013326 in de Verdragenbank.

## B. TEKST<sup>1)</sup>

### **Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, and the State of Kuwait**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,

and

the State of Kuwait, (hereinafter referred to as “the Contracting Parties”);

Desiring to foster the development of air services between the State of Kuwait and the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, and to promote in the greatest possible measure international co-operation in this field;

Desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and of the International Air Services Transit Agreement, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

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

Have agreed as follows:

#### Article 1

##### *Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless the text otherwise requires:

- a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation; in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication of Sint Maarten; or, in both cases, any other person or agency authorised to perform the functions exercised at present by the said authorities;
- b) the term “agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail in accordance with the agreed capacity entitlements;
- c) the term “Agreement” means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

---

<sup>1)</sup> De Arabische tekst is niet opgenomen.

- d) the terms "air service", "international air service", "stop for non-traffic purposes" and "airline" shall for the purpose of this Agreement, have the meaning laid down in Article 96 of the Convention;
- e) the term "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- f) the term "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Chicago Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- g) the term "designated airline" means any airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement as being an airline which is to operate the agreed services on the routes specified in accordance with Article 3 of this Agreement;
- h) the term "route schedule" means the route schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement;
- i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- j) the term "territory", in relation to a Contracting Party, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- k) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

## Article 2

### *Applicability of the Chicago Convention*

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

## Article 3

### *Granting of rights and privileges*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the route schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
  - a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
  - c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the route schedule of this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination; and
  - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2a) and 2b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

## Article 4

### *Designation and authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay to exercise the rights specified in Article 3 of this Agreement, provided that:
  - a) in the case of an airline designated by the State of Kuwait:
    - (i) the airline has its principal place of business in the territory of the State of Kuwait;
    - (ii) the State of Kuwait has and maintains effective regulatory control of the airline and holds a valid Air Operator's Certificate (AOC) issued by the State of Kuwait;

- (iii) the designated airline of the State of Kuwait is in compliance with the provisions set forth in Article 15 and Article 16 of this Agreement; and
  - (iv) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by Sint Maarten.
- b) in the case of an airline designated by Sint Maarten:
- (i) the airline has its principal place of business in the territory of Sint Maarten;
  - (ii) Sint Maarten has and maintains effective regulatory control of the airline and holds a valid Air Operator's Certificate (AOC) issued by Sint Maarten;
  - (iii) Sint Maarten is in compliance with the provisions set forth in Article 15 and Article 16 of this Agreement; and
  - (iv) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the State of Kuwait.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

## Article 5

### *Revocation, suspension, and imposition of conditions*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in paragraph 1 of Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, when:
- a) in the case of an airline designated by the State of Kuwait:
- (i) the airline fails to maintain its principal place of business in the territory of the State of Kuwait;
  - (ii) the State of Kuwait fails to continue to maintain effective regulatory control of the airline, or the airline fails to hold a valid Air Operator's Certificate (AOC) issued by the State of Kuwait;
  - (iii) the State of Kuwait fails to comply with the provisions set forth in Article 15 and Article 16 of this Agreement; or
  - (iv) the designated airline fails to qualify to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by Sint Maarten.
- b) In the case of an airline designated by Sint Maarten:
- (i) the airline fails to maintain its principal place of business in the territory of Sint Maarten;
  - (ii) Sint Maarten fails to continue to maintain effective regulatory control of the airline or the airline fails to hold a valid Air Operator's Certificate (AOC) issued by Sint Maarten;
  - (iii) Sint Maarten fails to comply with the provisions set forth in Article 15 and Article 16 of this Agreement; or
  - (iv) the designated airline fails to qualify to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the State of Kuwait.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Articles 15 or 16 of this Agreement, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 17 of this Agreement.

## Article 6

### *User charges*

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities or bodies and the airlines using the services and facilities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority or service provider, and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

## Article 7

### *Exemptions from custom duties and other charges*

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, national excise taxes, and similar national custom inspection fees on the items set out below:
  - a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
    - (i) repair, maintenance, and servicing equipment and components parts;
    - (ii) passenger handling equipment and component parts;
    - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
    - (iv) security equipment and component parts for incorporation into security equipment;
    - (v) instructional material and training aids;
    - (vi) airline and operators' documents; and
  - b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party and supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
    - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, and tobacco) whether introduced into or taken onboard in the territory of the other Contracting Party;
    - (ii) fuel, lubricants, and consumable technical supplies;
    - (iii) spare parts, including engines; and
  - c) computer equipment and components introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
    - (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
    - (ii) the handling of passengers at the airport or onboard the aircraft;
    - (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft; and
    - (iv) the carrying of security checks on passengers or cargo, provided that in each case they are for use onboard an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by a designated airline.
2. The exemption from custom duty, national custom inspection fees, excise taxes, and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
3. Equipment and supplies referred to in paragraph 1 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. In the event that the designated airline or airlines of one Contracting Party owing, to an emergency situation, enter into an arrangement with another airline or airlines for the loan or use of any of the items specified in paragraph 1 of this Article, the exemptions provided in this Article shall be available to such airline.

## Article 8

### *Financial provisions*

Either Contracting Party undertakes to grant the designated airline or airlines of the other Contracting Party the right of free transfer, at the applicable rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure (including any interest earned on deposit awaiting remittance) achieved in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and cargo by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

## Article 9

### *Technical and commercial representation*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.
2. The designated airline or airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air services.

3. Subject to the exclusion in paragraph 4 of this Article, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to use the services and personnel of any other organization, company, or airline operating in the territory of the other Contracting Party.

4. In case of nomination of a general agent or general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

5. In accordance with the applicable national laws and regulations of each Contracting Party, each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party through its agents and any person shall be able to purchase such transportation.

## Article 10

### *Entry and clearance regulations*

1. The laws and regulations in force in each Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew, cargo, and mail of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew, cargo, and mail of the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the entry into, stay in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or relating to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft operated by the airline or airlines of the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by the airline or airlines operating such aircraft upon entering, departing from or while within the territory of the other Contracting Party.

## Article 11

### *Capacity provisions*

1. Each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

3. The air transport facilities available to the travelling public shall meet international requirements of the public for such transport.

4. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have a fair and equal opportunity to compete and operate on any agreed route between the territories of the two Contracting Parties.

5. Each Contracting Party shall take into consideration the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly their opportunity to offer the services covered by this Agreement.

6. Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements of through airline operations; and
- c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking into account of local and regional services.

7. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air service it offers, according to commercial and market-based considerations. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other Contracting Party, except according to the terms of this Agreement or as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons, under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

## Article 12

### *Timetable submission and flight schedules*

1. The designated airlines shall submit to the relevant authorities of the Contracting Parties not later than sixty (60) days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes in accordance with Article 3 of this Agreement, the type of service, aircraft and the flight schedules. This provision shall likewise apply to any modifications thereof.
2. The relevant authorities receiving such flight schedules shall normally approve the flight schedules or suggest modifications thereto. In any case, the designated airlines shall not commence their services before the flight schedules are approved by the relevant authorities concerned. This provision shall likewise apply to any modifications thereof.

## Article 13

### *Information and statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statistical data as may be reasonably required. Such data shall include all information required.

## Article 14

### *Establishment of tariffs*

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit, and other market considerations.
2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required to be made no later than the initial offering of a tariff.
3. Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party in connection with the international air services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph 4 of this Article, by the Contracting Parties shall be limited to:
  - a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
  - b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or due to concerted practice among airlines;
  - c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support;
  - d) protection of airlines from tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
4. Without prejudice to the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may expressly disapprove tariffs submitted by the designated airlines of the other Contracting Party, where such aeronautical authorities find that a tariff proposed to be charged by such airlines falls within the categories set forth in paragraph 3 of this Article. In such an event, the concerned aeronautical authority:
  - a) shall send notification of its dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, and to the airline involved, as soon as possible, and in no event later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the tariff in question; and
  - b) may request consultations in accordance with the procedures established under paragraph 5 of this Article.Unless both aeronautical authorities have agreed to disapprove the tariff in question in writing, the tariff shall be treated as having been approved.
5. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on any tariff charged by an airline of the other Contracting Party for international air services to or from the territory of the first Contracting Party, including tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given. These consultations shall be held no later than fifteen (15) days after receipt of the request. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a tar-

iff for which a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the tariff shall come into effect or continue to be in effect.

## Article 15

### *Aviation safety*

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Articles 16 and 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, onboard and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

8. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Chicago Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

9. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 8 of this Article, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or airlines or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes, should permit a difference from the standards established under the Chicago Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Con-

tracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

## Article 16

### *Aviation security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other convention or protocol relating to aviation security to which the Contracting Parties shall become party.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention, and the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards established by the Chicago Convention. Either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its designated airline or airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable 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 such aircraft, their passengers and crew, airports, or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.
6. Each Contracting Party shall have the right, in the event that the designated airline or airlines of one Contracting Party commences operations of agreed services to the territory of the other Contracting Party, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft, subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference, which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.
8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Contracting Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending, or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the

provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

## Article 17

### *Consultations and modifications*

1. Consultations shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.
2. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Annex. Such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt of such request. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes, and the amendments shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 of this Agreement.
3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Article, any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 2 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

## Article 18

### *Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach within sixty (60) days a settlement by negotiations, they shall refer the dispute for decision to a person or body or, at the request of one of the Contracting Parties, to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:
  - a) each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator within sixty (60) days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party;
  - b) the third arbitrator, who shall be a national of a third State and who shall preside over the arbitration tribunal, shall be nominated either:
    - (i) by agreement between the Contracting Parties; or
    - (ii) if within sixty (60) days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of either Contracting Party. If the President of the Council is a national of one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall have its own procedure.
4. The arbitral tribunal shall attempt to give a written decision within sixty (60) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, sixty (60) days after the date both replies are submitted.
5. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. The decision of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.
6. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 5 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges under this Agreement.

## Article 19

### *Termination*

Either Contracting Party may, at any time, notify the other Contracting Party in writing through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to termi-

nate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of the receipt by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization of the notice.

#### Article 20

##### *Conformity with multilateral conventions*

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended, or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph 2 of Article 17 of this Agreement.

#### Article 21

##### *Registration of this Agreement*

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

#### Article 22

##### *Titles*

Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

#### Article 23

##### *Applicability of the Agreement*

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

#### Article 24

##### *Entry into force*

This Agreement shall enter into force after the fulfillment of the internal legal requirements by each Contracting Party. The Contracting Parties shall notify each other of the fulfillment of such requirements through an exchange of diplomatic notes.

The Agreement shall enter into force on the first day of the second month from the date of the receipt of the last notification.

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

DONE at Kuwait this 19<sup>th</sup> day of September 2022, in two originals, in the Arabic, Dutch and English languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,*

JOHANNES LAURENTIUS WESTHOFF  
Ambassador Extraordinary and  
Plenipotentiary to Kuwait

*For the State of Kuwait,*

ABDULLAH ALI AL-ABDULLAH  
AL-SALEM AL-SABAH  
President of Civil Aviation

## Annex

### Route schedule

#### Section (1):

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the State of Kuwait:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Kuwait	Any Points	Any Points in Sint Maarten	Any Points

#### Section (2):

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sint Maarten:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Sint Maarten	Any Points	Any Points in Kuwait	Any Points

#### Notes:

- (i) Intermediate points and points beyond may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the agreed services on these routes begin and terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- (ii) The designated airlines of either Contracting Party may, on any or all flights, exercise fifth freedom traffic rights at any of the intermediate and/or beyond points.
- (iii) This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by airlines designated by Kuwait between Sint Maarten and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands); Sint Maarten and Curacao and Sint Maarten and Aruba.

### Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Staat Koeweit

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,

en

de Staat Koeweit, (hierna te noemen „de verdragsluitende partijen“),

Geleid door de wens de ontwikkeling van luchtdiensten tussen de Staat Koeweit en het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, aan te moedigen en de internationale samenwerking op dit gebied in de ruimst mogelijke mate te bevorderen;

Geleid door de wens dat op deze diensten de beginselen en bepalingen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en van de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, van toepassing zijn;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging van internationale luchtdiensten te waarborgen en opnieuw hun grote zorg uitsprekend over gedragingen of bedreigingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die de veiligheid van mensen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtdiensten nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de bevolking in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1

##### Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij de tekst anders vereist:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Staat Koeweit betreft, het Directoraat-Generaal voor de Burgerluchtvaart; wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, de

minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie van Sint Maarten; of, in beide gevallen, elke persoon die of elk agentschap dat bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

- b. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag voor het vervoer van passagiers, vracht en post, in overeenstemming met de overeengekomen rechten op capaciteit;
- c. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;
- d. hebben de termen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” en „luchtvaartmaatschappij” ten behoeve van dit Verdrag de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago;
- e. wordt onder „luchtvervoer” verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of beloning;
- f. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen door beide verdragsluitende partijen zijn aangenomen;
- g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan elke luchtvaartmaatschappij die door een verdragsluitende partij schriftelijk is aangewezen aan de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 4 van dit Verdrag als zijnde een luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten gaat exploiteren op de in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag omschreven routes;
- h. wordt onder „routetabel” verstaan de routetabel die als Bijlage bij dit Verdrag is gevoegd of zoals gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van artikel 17 van dit Verdrag;
- i. wordt onder „tarief” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschappen en andere aanvullende diensten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
- j. heeft „grondgebied” met betrekking tot een verdragsluitende partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- k. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

## Artikel 2

### *Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago*

De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op de bepalingen van dit Verdrag, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op internationale luchtdiensten.

## Artikel 3

### *Verlening van rechten en voorrechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de routetabel.
2. Met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag geniet/genieten de door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de volgende rechten:
  - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te vliegen;
  - b. het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
  - c. het recht te landen op het (de) punt(en) die omschreven is (zijn) in de routetabel bij dit Verdrag ten behoeve van het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd; en
  - d. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
3. De luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 4 van dit Verdrag, genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
4. Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht (een) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het voorrecht te geven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij tegen vergoeding passagiers, vracht en post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

## Artikel 4

### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten in overeenstemming met dit Verdrag en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van de aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent elke verdragsluitende partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging teneinde de in artikel 3 van dit Verdrag omschreven rechten te kunnen uitoefenen, mits:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Staat Koeweit:
    - i. de luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de Staat Koeweit;
    - ii. de Staat Koeweit daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldig bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door de Staat Koeweit;
    - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Staat Koeweit de in artikel 15 en artikel 16 van dit Verdrag vervatte bepalingen naleeft; en
    - iv. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die Sint Maarten gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten.
  - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Sint Maarten:
    - i. de luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van Sint Maarten;
    - ii. Sint Maarten daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldig bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door Sint Maarten;
    - iii. Sint Maarten de in artikel 15 en artikel 16 van dit Verdrag vervatte bepalingen naleeft; en
    - iv. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Staat Koeweit gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits zij de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag naleeft.

## Artikel 5

### *Intrekking, schorsing en oplegging van voorwaarden*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke verdragsluitende partij hebben het recht de in het eerste lid van artikel 4 van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Staat Koeweit:
    - i. de luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening niet langer heeft op het grondgebied van de Staat Koeweit;
    - ii. de Staat Koeweit niet langer daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldig bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door de Staat Koeweit;
    - iii. de Staat Koeweit de in artikel 15 en artikel 16 van dit Verdrag vervatte bepalingen niet naleeft; of
    - iv. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan andere in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die Sint Maarten gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
  - c. In het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Sint Maarten:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet langer haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van Sint Maarten;
    - ii. Sint Maarten niet langer daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldig bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door Sint Maarten;
    - iii. Sint Maarten de in artikel 15 en artikel 16 van dit Verdrag vervatte bepalingen niet naleeft; of

- iv. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de Staat Koeweit gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van inbreuken op de bovengenoemde wetten en voorschriften of tenzij de veiligheid of beveiliging maatregelen vereist in overeenstemming met de bepalingen van artikel 15 of artikel 16 van dit Verdrag, worden de in het eerste lid van dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 17 van dit Verdrag.

## Artikel 6

### *Gebruikersheffingen*

1. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale luchtdiensten.

2. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan over gebruikersheffingen tussen haar bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, waar praktisch uitvoerbaar via de vertegenwoordigende organisaties van deze luchtvaartmaatschappijen. Voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen dienen binnen een redelijke termijn ter kennis van dergelijke gebruikers te worden gebracht zodat deze hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden. Elke verdragsluitende partij moedigt haar bevoegde inningsautoriteit, of dienstverlener, en deze gebruikers aan relevante informatie met betrekking tot gebruikersheffingen uit te wisselen.

## Artikel 7

### *Vrijstellingen van douanerechten en andere heffingen*

1. Luchtvaartuigen die in internationaal luchtdiensten worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij zijn vrijgesteld van alle importbeperkingen, douanerechten, nationale accijnzen en soortgelijke nationale kosten voor douane-inspecties wat betreft de onderstaande goederen:

- a. de volgende goederen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden binnengebracht:
  - i. uitrusting en onderdelen ten behoeve van reparatie, onderhoud en servicing;
  - ii. uitrusting voor het afhandelen van passagiers en onderdelen van die uitrusting;
  - iii. uitrusting voor het laden van vracht en onderdelen van die uitrusting;
  - iv. veiligheidsapparatuur en onderdelen die in de veiligheidsapparatuur worden opgenomen;
  - v. instructiemateriaal en trainingsmiddelen;
  - vi. documenten van de luchtvaartmaatschappij en exploitant; en
- b. de volgende goederen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden binnengebracht en die aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden geleverd:
  - i. boordproviand (met inbegrip van onder andere etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden binnengebracht of op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij aan boord worden genomen;
  - ii. brandstof, smeermiddelen en technische voorraden;
  - iii. reserveonderdelen met inbegrip van motoren; en
- c. computerapparatuur en -onderdelen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij worden binnengebracht ten behoeve van een of meer van de onderstaande activiteiten:
  - i. het repareren, onderhouden of servicen van luchtvaartuigen;
  - ii. de afhandeling van passagiers op de luchthaven of aan boord van het luchtvaartuig;
  - iii. het laden of lossen van vracht van luchtvaartuigen; en
  - iv. het uitvoeren van veiligheidscontroles op passagiers of vracht,

mits in elk geval deze goederen bestemd zijn voor gebruik aan boord of binnen de grenzen van een internationale luchthaven in verband met het instellen of onderhouden van een internationale luchtdienst door een aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De vrijstelling van douanerechten, nationale kosten voor douane-inspecties, accijnzen en soortgelijke nationale kosten is niet van toepassing op heffingen gebaseerd op de kosten van diensten verleend aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

3. Ten aanzien van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde uitrusting en voorraden kan verlangd worden dat deze onder toezicht of beheer van de relevante autoriteiten blijven.

4. In het geval de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij in verband met een noodsituatie een regeling sluit met een andere luchtvaartmaatschappij of met andere luchtvaartmaatschappijen voor het lenen of gebruiken van een van de in het eerste lid van dit artikel vermelde goederen, zijn deze vrijstellingen voor deze luchtvaartmaatschappij beschikbaar.

## Artikel 8

### *Financiële bepalingen*

Elke verdragsluitende partij verplicht zich ertoe de aanwezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij het recht te verlenen het batig saldo van inkomsten en uitgaven (met inbegrip van rente over inkomsten die in afwachting van overmaking in deposito worden gegeven) dat deze aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied heeft/hebben behaald in verband met het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht, vrijelijk over te maken tegen de van toepassing zijnde wisselkoers. Wanneer het betalingsverkeer tussen de verdragsluitende partijen onderworpen is aan een bijzonder verdrag, is dat verdrag van toepassing.

## Artikel 9

### *Technische en commerciële vertegenwoordiging*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij heeft/hebben het recht haar/hun eigen vertegenwoordiging aan te houden op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij mag/mogen, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere verdragsluitende partij inzake binnenkomst, verblijf en werk, voor het verzorgen van luchtdiensten leidinggevend, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel zenden naar en doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

3. Met inachtneming van de uitzondering in het vierde lid van dit artikel, heeft/hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij het recht gebruik te maken van de diensten en het personeel van elke andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij werkzaam is.

4. In het geval van de aanwijzing van een algemeen agent of algemeen verkoopagent wordt deze agent benoemd in overeenstemming met de relevante van toepassing zijnde wetten en voorschriften van elke verdragsluitende partij.

5. In overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van elke verdragsluitende partij, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht zich via haar agenten bezig te bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en elke persoon kan dit vervoer kopen.

## Artikel 10

### *Regels inzake binnenkomst en inklaring*

1. De wetten en voorschriften die in elke verdragsluitende partij van kracht zijn met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningsleden, vracht en post aan boord van luchtvaartuigen (zoals voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine) zijn van toepassing op passagiers, bemanningsleden, vracht en post aan boord van een luchtvaartuig van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij zolang het op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij verblijft.

2. De wetten en voorschriften van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen die zich op haar grondgebied bevinden, worden, zonder onderscheid naar nationaliteit, toegepast op luchtvaartuigen geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij en worden door deze luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen nageleefd zodra deze luchtvaartuigen het grondgebied van de andere verdragsluitende partij binnenkomen, het verlaten of erop verblijven.

## Artikel 11

### *Bepalingen betreffende capaciteit*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld te concurreren bij het verzorgen van internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke verdragsluitende partij treft maatregelen om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nadelig beïnvloeden uit te bannen.
3. De voorzieningen voor luchtvervoer die de reizigers ter beschikking staan dienen te voldoen aan de internationale eisen van het publiek wat dergelijk vervoer betreft.
4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij heeft/hebben een eerlijke en gelijke kans om te concurreren op elke overeengekomen route tussen de grondgebieden van de twee verdragsluitende partijen en deze te exploiteren.
5. Elke verdragsluitende partij houdt rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij teneinde te voorkomen dat hun mogelijkheden om de diensten waarop dit Verdrag betrekking heeft aan te bieden onnodig worden belemmerd.
6. Diensten die geleverd worden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij uit hoofde van dit Verdrag hebben als primair doel het leveren van capaciteit die beantwoordt aan de vraag naar vervoer tussen het land waar deze luchtvaartmaatschappij gevestigd is en het land van uiteindelijke bestemming van het vervoer. Het recht aan of van boord te gaan van deze vluchten naar of afkomstig uit derde landen op een punt of punten op de routes die in dit Verdrag zijn omschreven wordt uitgeoefend in overeenstemming met de algemene beginselen van een ordelijke afwikkeling van het internationaal luchtvervoer die beide verdragsluitende partijen onderschrijven en is onderworpen aan het algemene beginsel dat capaciteit afgestemd dient te zijn op:
  - a. de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer;
  - b. de behoefte van het doorgaande luchtvervoer; en
  - c. de vervoersbehoeften van het gebied dat door de luchtvaartmaatschappij wordt aangedaan, rekening houdend met de lokale en regionale diensten.
7. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de verdragsluitende partijen eenzijdig de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij, tenzij in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag of tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

## Artikel 12

### *Indienen van dienstregelingen en vluchtschema's*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen uiterlijk zestig (60) dagen voor de aanvang van de overeengekomen diensten op de omschreven routes in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag de typen diensten, luchtvaartuigen alsmede de vluchtschema's in bij de relevante autoriteiten van de verdragsluitende partijen. Deze bepaling is eveneens van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.
2. De relevante autoriteiten die dergelijke vluchtschema's ontvangen keuren deze normaliter goed of stellen wijzigingen ervan voor. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen in geen geval met hun diensten aanvangen voordat de vluchtschema's door de betrokken autoriteiten zijn goedgekeurd. Deze bepaling is eveneens van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

## Artikel 13

### *Informatie en statistieken*

De luchtvaartautoriteiten van een verdragsluitende partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij op hun verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden. Deze gegevens dienen alle gevraagde informatie te bevatten.

## Artikel 14

### *Vaststelling van tarieven*

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij tarieven voor luchtdiensten vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen, met inbegrip van de exploitatiekosten, de kenmerken van de dienst, de belangen van gebruikers, een redelijke winst en overige marktoverwegingen.

2. Elke verdragsluitende partij kan verlangen dat in rekening te brengen tarieven voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij ter kennis worden gebracht van of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Een dergelijke kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen kan verlangd worden uiterlijk op het tijdstip waarop het tarief voor het eerst wordt aangeboden.

3. Onverminderd de van toepassing zijnde wetten inzake mededinging en consumentenbescherming van elke verdragsluitende partij, neemt geen van de verdragsluitende partijen eenzijdige maatregelen ter voorkoming van het invoeren of handhaven van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij ten behoeve van internationale luchtdiensten die uit hoofde van dit Verdrag worden verleend. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen, zoals omschreven in het vierde lid van dit artikel, is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie of van tussen luchtvaartmaatschappijen onderling afgestemde feitelijke gedragingen;
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte subsidie of steun;
- d. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn, indien er aanwijzingen zijn die wijzen op een oogmerk de concurrentie uit te schakelen.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel kunnen de luchtvaartautoriteiten van elk van de verdragsluitende partijen uitdrukkelijk tarieven afwijzen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij worden ingediend, wanneer deze luchtvaartautoriteiten van mening zijn dat een voorgesteld tarief dat deze luchtvaartmaatschappijen in rekening willen brengen in een van de categorieën vervat in het derde lid van dit artikel valt. In dat geval:

- a. zendt de betreffende luchtvaartautoriteit zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval niet later dan dertig (30) dagen na kennisgeving of indiening van het tarief in kwestie, een kennisgeving van ongenoegen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, alsmede naar de betreffende luchtvaartmaatschappij; en
- b. kan de betreffende luchtvaartautoriteit om overleg verzoeken in overeenstemming met de procedure ingesteld in het vijfde lid van dit artikel.

Tenzij beide luchtvaartautoriteiten schriftelijk overeen zijn gekomen het tarief in kwestie af te keuren, wordt het tarief beschouwd als zijnde goedgekeurd.

5. De luchtvaartautoriteiten van elke verdragsluitende partij kunnen verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij over elk tarief dat door een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij in rekening wordt gebracht voor internationale luchtdiensten naar of vanuit het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij, met inbegrip van tarieven waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan. Dit overleg vindt plaats uiterlijk vijftien (15) dagen na de ontvangst van het verzoek. De luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien overeenstemming wordt bereikt over een tarief waarover kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stellen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming, wordt of blijft het tarief van kracht.

## Artikel 15

### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere ver-

dragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 5 van dit Verdrag.

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 16 en 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een luchtvaartmaatschappij of de luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (in dit artikel aangeduid als „platforminspectie”), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

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

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

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

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

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

8. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene verdragsluitende partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de in dit Verdrag voorziene diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of zwaarder dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of vast te stellen minimumnormen. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt of ten behoeve van hen geldig zijn verklaard door de andere verdragsluitende partij of door een andere staat.

9. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in het achtste lid van dit artikel bedoelde vergunningen of bewijzen, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van een verdragsluitende partij aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen of voor een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde normen, welke afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij verzoeken om overleg in overeenstemming met artikel 17 van dit Verdrag met de luchtvaartautoriteiten van die verdragsluitende partij teneinde zich ervan te vergewissen dat het gebruik in kwestie voor hen aanvaardbaar is. Indien zij er niet in slagen tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor toepassing van artikel 5 van dit Verdrag.

## Artikel 16

### *Beveiliging van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de

burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol daarbij tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waarbij de verdragsluitende partijen partij worden.

2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, en de verdragsluitende partijen verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn, de exploitanten die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of permanent zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke verdragsluitende partij stelt de andere verdragsluitende partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart die in het Verdrag van Chicago zijn vastgelegd. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij over dergelijke verschillen.

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

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico's voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Elke verdragsluitende partij heeft het recht, in het geval dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij begint/beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten naar het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving (of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten kunnen overeenkomen), haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij onderzoek te laten doen naar de veiligheidsmaatregelen die worden uitgevoerd, of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden gezamenlijk overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

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

8. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onmiddellijk overleg. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de verdragsluitende partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na aanvang van dergelijk overleg, of een andere termijn als overeengekomen kan worden tussen de verdragsluitende partijen, tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere verdragsluitende partij is of zijn aangewezen. Indien zulks gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen. Maatregelen die in overeenstemming met dit lid zijn genomen, worden stopgezet zodra de andere verdragsluitende partij de beveiligingsbepalingen van dit artikel naleeft.

## Artikel 17

### *Overleg en wijzigingen*

1. Zo nodig vindt overleg plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen teneinde tot nauwe samenwerking en overeenstemming te komen aangaande alle zaken die betrekking hebben op de toepassing van dit Verdrag.

2. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij ten behoeve van het wijzigen van dit Verdrag of de Bijlage daarbij. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling en de wijzigingen treden in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 van dit Verdrag.

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

## Artikel 18

### *Regeling van geschillen*

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

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen binnen zestig (60) dagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, leggen zij het geschil ter beslissing voor aan een persoon of lichaam, of, op verzoek van een van de verdragsluitende partijen, aan een scheidsgerecht. Het scheidsgerecht wordt als volgt samengesteld:

- a. elke verdragsluitende partij wijst een scheidsman aan; indien een verdragsluitende partij nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen zestig (60) dagen wordt deze scheidsman op verzoek van de andere verdragsluitende partij aangewezen door de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- b. de derde scheidsman, die onderdaan is van een derde staat en die het scheidsgerecht zal voorzitten, wordt aangewezen:
  - i. hetzij in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen; hetzij
  - ii. indien de verdragsluitende partijen niet binnen zestig (60) dagen tot overeenstemming komen, door benoeming door de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een van de verdragsluitende partijen. Indien de President van de Raad de nationaliteit van een van de verdragsluitende partijen bezit, dient de Vicepresident met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten.

3. Elke verdragsluitende partij draagt de kosten van haar eigen lid, alsmede die van haar vertegenwoordiging tijdens de arbitrageprocedure de kosten van de voorzitter en alle overige kosten worden gelijkelijk gedragen door de verdragsluitende partijen. In alle overige opzichten stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vast.

4. Het scheidsgerecht zal trachten schriftelijk uitspraak te doen binnen zestig (60) dagen na het afsluiten van de zitting, of, indien geen zitting plaatsvindt, zestig (60) dagen na de datum van indiening van de twee antwoorden.

5. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen. De beslissing van het scheidsgerecht is definitief en bindend voor de partijen bij het geschil.

6. Indien en zo lang een van de verdragsluitende partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het vijfde lid van dit artikel gedane uitspraak, kan de andere verdragsluitende partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend beperken, schorsen of intrekken.

#### Artikel 19

##### *Beëindiging*

Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Een afschrift van de kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een dergelijke kennisgeving is gedaan treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van beëindiging door de andere verdragsluitende partij buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de datum van ontvangst van het afschrift van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Overeenstemming met multilaterale verdragen*

Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaard algemeen multilateraal luchtvervoersverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Eventuele besprekingen teneinde te bepalen in welke mate dit Verdrag wordt beëindigd, vervangen, gewijzigd of aangevuld door de bepalingen van het multilaterale verdrag vinden plaats in overeenstemming met het tweede lid van artikel 17 van dit Verdrag.

#### Artikel 21

##### *Registratie van dit Verdrag*

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 22

##### *Opschriften*

In dit Verdrag zijn omwille van de overzichtelijkheid boven elk artikel verwijzende opschriften geplaatst die op geen enkele wijze de reikwijdte of de bedoeling van dit Verdrag definiëren, beperken of beschrijven.

#### Artikel 23

##### *Toepasselijkheid van het Verdrag*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Sint Maarten.

#### Artikel 24

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking nadat elke verdragsluitende partij aan haar nationale wettelijke vereisten heeft voldaan. De verdragsluitende partijen stellen elkaar door middel van een diplomatieke notawisseling ervan in kennis dat aan deze vereisten is voldaan.

Het Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Koeweit op 19 september 2022, in tweevoud, in de Arabische, de Nederlandse en de Engelse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in uitlegging van dit Verdrag of de Bijlage erbij is de Engelse tekst echter doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,*

JOHANNES LAURENTIUS WESTHOFF  
Buitengewoon en Gevolmachtigd  
Ambassadeur voor Koeweit

*Voor de Staat Koeweit,*

ABDULLAH ALI AL-ABDULLAH  
AL-SALEM AL-SABAH  
President voor de Burgerluchtvaart

---

### Bijlage

#### Routetabel

##### *Deel (1):*

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Staat Koeweit:

<b>VAN</b>	<b>TUSSENLIIGENDE PUNTEN</b>	<b>NAAR</b>	<b>VERDER GELEGEN PUNTEN</b>
Elk punt in Koeweit	Elk punt	Elk punt op Sint Maarten	Elk punt

##### *Deel (2):*

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Sint Maarten:

<b>VAN</b>	<b>TUSSENLIIGENDE PUNTEN</b>	<b>NAAR</b>	<b>VERDER GELEGEN PUNTEN</b>
Elk punt op Sint Maarten	Elk punt	Elk punt in Koeweit	Elk punt

##### *Opmerkingen:*

- i. Tussenliggende en verder gelegen punt kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten, mits de overeengekomen diensten op deze routes beginnen en eindigen op een punt op het grondgebied van die verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
- ii. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de verdragsluitende partijen kunnen, op elke vlucht, vijfdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen op elk tussengelegen en/of verder gelegen punt.
- iii. Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de luchtvaartmaatschappijen die door Koeweit zijn aangewezen uit tussen Sint Maarten en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland), tussen Sint Maarten en Curaçao, en tussen Sint Maarten en Aruba.

---

#### D. PARLEMENT

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

## G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 24 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving waarin de verdragsluitende partijen elkaar er door middel van een diplomatieke notawisseling van in kennis hebben gesteld dat aan de nationale wettelijke vereisten is voldaan.

Uitgegeven de *achttiende* oktober 2022.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

W.B. HOEKSTRA