

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2018 Nr. 6

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Regering van de Staat Qatar (met Bijlage);
Colombo, 6 december 2017*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013268 in de Verdragenbank.

B. TEKST¹⁾

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Government of the State of Qatar

The Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,
and

the Government of the State of Qatar (hereinafter, "the Parties");

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

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

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

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

Desiring to ensure the highest level of safety and security in International Air Services;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined, the term:

1. "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the State of Qatar, the Minister of Transport and Communications; in the case of the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions at present exercised by said authorities;
2. "Agreed Services" means Air Services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
3. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
4. "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
5. "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

¹⁾ De Arabische tekst is niet opgenomen.

6. "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Parties;
7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo in air transportation including any other mode of transportation in connection therewith charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
8. "Territory" in relation to a Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
9. "User charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of Air Services by the Designated Airlines of the other Party:
 - a) the right to fly across its Territory without landing;
 - b) the right to make stops in its Territory for non-traffic purposes;
 - c) the right to make stops in the Territory of the other Party at the points specified for that route in the schedules annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately; and
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 (a) and (b) of this Article.
3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the Aeronautical Authorities of the other Party one or more Airlines to operate the Agreed Services in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designation.
2. Upon receipt of such a designation, and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Party shall grant the appropriate authorizations with minimum procedural delay, provided that:
 - a) the Designated Airline is under the effective regulatory control of the designating Party;
 - b) substantial ownership and effective control of the Airline are vested in the Party designating the Airline and/or its nationals;
 - c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
 - d) the Party designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security).
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline may, at any time, begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of the Agreement with respect to an Airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, in the event that the Designated Airline fails to comply with the provisions of paragraph 2 of Article 3 (Designation and Authorization), and of Article 12 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance as referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.

Article 5

Commercial Activities

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

2. Each Party shall permit the Designated Airlines of another Party to:

- a) bring into its Territory and maintain employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties which are required for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
- b) use the services and personnel of any other nationality, organization, company or Airline operating in its Territory and authorized to provide such services.

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

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

4. Each Designated Airline is permitted to perform its own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part, except where this is demonstrably impractical and also where constrained by relevant safety and security considerations, and, with the exception of self-handling, by the scale of airport operations being too small to sustain competitive providers. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all Airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

5. Each Designated Airline may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Designated Airline's discretion, through its agents. Each Designated Airline shall have the right to sell such Air Services in the currency of that Territory or in freely convertible currencies.

6. Each Designated Airline shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Party in local currency. At their discretion, the Designated Airlines of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the specified routes, any Designated Airline may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space, codesharing, joint ventures or leasing arrangements, with:

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

provided that:

- 1) all Airlines hold the appropriate authority in such arrangements;
- 2) all Airlines meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- 3) the Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to codeshared flights operating to or from their Territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
 - a) verbally and, if possible, in writing at the time of booking;
 - b) in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which Airline is responsible in case of damage or accident; and
 - c) verbally again, by the Airline's ground staff at all stages of the journey.

8. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic laws, regulations and rules, and the Parties stipulate that the laws, regulations and rules shall be administered in a non-discriminatory fashion and consistent with the purposes of the Agreement.

Article 6

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airlines of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User charges shall be assessed on the Designated Airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the Designated Airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated Airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in User charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held in dispute resolution procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 7

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the Airline(s) of the other Party.
3. Each Party shall allow any Designated Airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the Designated Airline of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical, or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Party shall impose on the Designated Airlines of the other Party a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirements with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 8

Pricing

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be established by Airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
 - b) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
 - c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification or filing of any Price to be charged by its own Designated Airline. Neither Party shall require notification or filing of any Prices to be charged by the Designated Airline of the other Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by the Designated Airlines of either Party for International Air Services between the Territories of the Parties. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the Price shall go into effect or continue in effect.

Article 9

Customs Duties

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

The office equipment introduced in the Territory of either Party in order to be used in the offices of the Designated Airline of the other Party is also exempt, provided that such equipment is at the disposal of those offices during three (3) years from the date of their introduction into that Territory and the principle of reciprocity applies.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such Airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board. The articles referred to in this paragraph may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in this Article.

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

- a) introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;
- b) retained on board aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
- c) taken on board aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,

whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.

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

Article 10

Taxation

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

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

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

4. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the two Parties. If no such agreement exists, the Parties shall endeavor to conclude an agreement for the avoidance of double taxation.

Article 11

Transfer of funds

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the Airline makes the initial application for remittance.

Article 12

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airlines.

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

3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over an Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 13

Aviation Safety

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

2. Each Party may request consultations, in conformity with Article 17 (Consultations), concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Airlines.

3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of another Party, may, while within the Territory of the other Party be the subject to a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity

of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

5. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of the other Party.

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

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

Article 14

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

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

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

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

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of

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

Article 15

Approval of Schedules

1. Each Designated Airline of either Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the Agreed Services. The same shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the Designated Airline of one Party wishes to operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 16

Statistics

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

Article 17

Consultations

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

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 13 (Aviation Safety) and 14 (Aviation Security), the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of ICAO may, at the request of either Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
4. The cost of the arbitration tribunal and any other costs shall be borne in equal parts by the Parties.
5. The Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 19

Amendments

1. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with Article 24 (Entry into force) of this Agreement.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendment of the Annex to this Agreement may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both 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 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

Article 20

Multilateral Agreements

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

Article 21

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO.
2. The Agreement shall terminate at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of the notice by ICAO.

Article 22

Registration with ICAO

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

Article 23

Territorial Application

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

Article 24

Entry into force

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

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

DONE at Colombo, on this 6th day of December 2017, in duplicate, in the English, Dutch and Arabic languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English version shall prevail.

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

EVA VAN WOERSEM

For the Government of the State of Qatar,

ABDULLA NASSER TURKI AL SUBAEY

Annex

Route Schedule

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

Points behind	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Qatar	Any points	Any points in Curaçao	Any points

- For all-cargo service: the Designated Airline(s) shall be entitled to exercise full freedom traffic rights.

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

Points behind	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Any points in Curaçao	Any points	Any points in Qatar	Any points

- For all-cargo service: the Designated Airline(s) shall be entitled to exercise full freedom traffic rights.

3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:

- operate flights in either or both directions;
- combine different flight numbers within one aircraft operation;
- omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
- transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes;
- exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
- pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.

Verdrag inzake luchtdiensten tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Regering van de Staat Qatar

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Regering van de Staat Qatar (hierna te noemen „de partijen”);

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

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de regionale en internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

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

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging van internationale luchtdiensten te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is omschreven:

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de regering van de Staat Qatar betreft, de minister van Transport en Communicatie; wat de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
2. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan de luchtdiensten op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
3. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan;
4. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
5. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die is / zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
6. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opgesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
7. wordt onder „prijs” verstaan alle tarieven, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
8. heeft „grondgebied” met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
9. 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

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
 - c. het recht te landen op het grondgebied van de andere partij op de punten die omschreven zijn in de routetabel in de bijlage bij dit Verdrag ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd; en
 - d. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
3. Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten van de andere 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 aanwijzing in te trekken of te wijzigen.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;

- b. een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en/of bij haar onderdanen;
 - c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing(en) ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
 - d. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment, geheel of ten dele, een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt te voldoen aan de voorwaarden van het tweede lid van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen), en van artikel 12 (Toepassing van wetten) van dit Verdrag.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 5

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht op het grondgebied van een andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.
2. Elke partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe:
 - a. medewerkers te zenden naar en te doen verblijven op haar grondgebied voor het uitvoeren van leidinggevende, commerciële, technische, operationele en andere specialistische taken die nodig zijn voor het verzorgen van luchtdiensten, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ontvangende staat inzake binnenkomst, verblijf en werk; en
 - b. gebruik te maken van de diensten en het personeel met een andere nationaliteit of van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op haar grondgebied en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen.
3. De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:
 - a. verleent elke partij op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het tweede lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
 - b. vergemakkelijkt en bespoedigt elke partij de vereiste werkvergunningen voor medewerkers die bepaalde tijdelijke taken verrichten.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten op het grondgebied van de andere partij of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een agent te kiezen van een concurrent, behalve wanneer dit aantoonbaar onpraktisch is en wanneer hieraan beperkingen worden gesteld vanwege de relevante veiligheids- en beveiligingsoverwegingen en, uitzonderd self-handling, vanwege het feit dat de schaal van de afhandeling op de luchthaven te gering is voor concurrerende aanbieders. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.
5. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht deze luchtdiensten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta.
6. Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goed-

dunken kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.

7. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals onderling vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of lease-regelingen, met:

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dit derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt; en

op voorwaarde dat:

1. alle luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke regelingen deelnemen de vereiste bevoegdheden hebben;
2. alle luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn; en
3. de partijen overeenkomen de noodzakelijke maatregelen te nemen om te waarborgen dat consumenten volledig op de hoogte en beschermd zijn met betrekking tot vluchten met een gedeelde vluchtcode naar of van hun grondgebied en dat de passagiers ten minste worden voorzien van de noodzakelijke informatie op een van de volgende wijzen:
 - a. mondeling en, indien mogelijk, schriftelijk op het moment van boeken;
 - b. schriftelijk, op het ticket zelf en/of (indien dat niet mogelijk is) op de routebeschrijving bij het ticket of op een ander document dat het ticket vervangt zoals een schriftelijke bevestiging, met inbegrip van informatie over met wie contact kan worden opgenomen in geval van problemen en een duidelijke indicatie van welke luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is bij schade of een ongeval; en
 - c. wederom mondeling, door het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij tijdens alle stadia van de reis.

8. Niettegenstaande het bepaalde in dit artikel dient de uitoefening van de rechten ingevolge dit artikel in overeenstemming te zijn met de van toepassing zijnde interne wet- en regelgeving en voorschriften en de partijen bepalen dat de wet- en regelgeving en voorschriften op niet-discriminatoire wijze worden toegepast, in overeenstemming met de doelstellingen van het Verdrag.

Artikel 6

Gebruikersheffingen

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

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

3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de partijen wordt bij procedures ter regeling van geschillen ingevolge artikel 18 (Regeling van geschillen) geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een heffing of praktijk waarop de klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onvereenbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nadelig beïnvloeden.
3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij de frequentie en capaciteit van de overeengekomen diensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van de commerciële markt-overwegingen van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij derhalve enige eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet zou stroken met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 8

Prijzen

1. Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtdiensten vaststellen. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Elke partij mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door zijn eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij in rekening te brengen prijzen. Geen van de partijen mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in rekening te brengen prijzen. De prijzen blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de partijen. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij binnen veertien (14) dagen na ontvangst van de indiening in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk veertien (14) dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

Artikel 9

Douanerechten

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale boorduitrustingsstukken, boordproviand (met inbegrip van onder andere etenswaren, dranken en tabaksartikelen, alsmede overige producten bestemd voor de verkoop aan passagiers of voor het in beperkte hoeveelheden consumeren daarvan tijdens de vlucht) en andere artikelen zoals uniformonderdelen, voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aan-

gewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend wordt gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten uitvoert.

De kantoorapparatuur die het grondgebied van een partij wordt binnengebracht voor gebruik in de kantoren van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij is eveneens vrijgesteld, mits deze apparatuur gedurende drie (3) jaar vanaf de datum waarop de apparatuur dat grondgebied wordt binnengebracht ter beschikking staat van deze kantoren en het beginsel van wederkerigheid van toepassing is.

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

3. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:

- a. die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;
- b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven; of
- c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten;

ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

4. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide partijen mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 10

Belastingheffing

1. Voordelen en inkomsten uit de exploitatie van de luchtvaartuigen in internationaal verkeer die door een luchtvaartmaatschappij van een partij worden behaald, met inbegrip van deelname aan commerciële overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen of gemeenschappelijke ondernemingen, zijn vrijgesteld van belasting over voordelen of inkomsten geheven door de andere partij.

2. Kapitaal en vermogensbestanddelen van een luchtvaartmaatschappij van een partij die worden gebruikt bij de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn vrijgesteld van belasting over kapitaal en vermogensbestanddelen geheven door de andere partij.

3. Voordelen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd of van roerende goederen die worden gebruikt bij de exploitatie van dergelijke luchtvaartuigen die worden verkregen door een luchtvaartuig van een partij zijn vrijgesteld van belasting over voordelen geheven door de andere partij.

4. Dit artikel is niet van kracht indien er een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen tussen beide partijen van kracht is. Indien een dergelijk verdrag niet bestaat, spannen de partijen zich in een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting te sluiten.

Artikel 11

Overmaking van gelden

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee

samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking doet.

Artikel 12

Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van de andere partij met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.
2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning en vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inkleding, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postreglementen) te worden nageleefd door of namens de passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.
3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.
4. Passagiers, bagage, vracht en post in directe transit worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

Artikel 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de ene partij worden ten behoeve van de exploitatie van de luchtdiensten voorzien in dit Verdrag door de andere partij erkend als geldig en nog van kracht, mits de vereisten voor deze bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Elke partij kan evenwel voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard door de andere partij.
2. Elke partij kan, in overeenstemming met artikel 17 (Overleg), verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden opgelegd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen.
3. Indien na dergelijk overleg een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het tweede lid van dit artikel niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago kunnen zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen binnen vijftien (15) dagen of binnen een langere termijn als overeen te komen. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.
4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van een andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een platforminspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

5. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of van aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken.

6. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vijfde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

7. Onder verwijzing naar het derde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

Artikel 14

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

3. Elke partij handelt, in haar onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als bijlagen bij het Verdrag van Chicago; zij verlangt dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de bijlagen waarnaar in dit lid wordt verwezen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging in acht nemen die door de andere partij zijn voorgescreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage alsmede vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

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

6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administra-

tieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen vanaf de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij te allen tijde voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 15

Goedkeuring van schema's

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij dient haar voorgenomen vluchtschema's ten minste dertig (30) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

Artikel 16

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden.

Artikel 17

Overleg

Elke partij mag te allen tijde verzoeken om schriftelijk overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de bijlagen daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats te regelen door middel van overleg en onderhandelingen.

2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van onderhandeling te regelen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

3. Indien de partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een bepaalde persoon of bepaald lichaam voor te leggen; indien zij hierover geen overeenstemming bereiken wordt het geschil op verzoek van een van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie (3) scheidsmannen, van wie elke partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen. Elk van de partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum waarop de ene partij van de andere partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om beslissing door een dergelijk gerecht wordt verzocht; de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de Voor-

zitter van de Raad van de ICAO door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

4. De kosten van het scheidsgerecht en de overige kosten worden door de partijen in gelijke delen gedragen.

5. De partijen houden zich aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

Artikel 19

Wijzigingen

1. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de 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 eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

Artikel 20

Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 21

Beëindiging

1. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO.

2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

Artikel 22

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO.

Artikel 23

Territoriale toepassing

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

Artikel 24

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

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

GEDAAN te Colombo op 6 december 2017, in tweevoud, in de Engelse, de Nederlandse en de Arabische taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

EVA VAN WOERSEM

Voor de regering van de Staat Qatar,

ABDULLA NASSER TURKI AL SUBAEY

Bijlage

Routetabel

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Staat Qatar:

Punten achter	Vertrekpunten	Tussenliggende punten	Punt van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt in Qatar	Elk punt	Elk punt op Curaçao	Elk punt

- Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan volledig gebruik te maken van vrijheidsverkeersrechten.

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door Curaçao:

Punten achter	Vertrekpunt	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt op Curaçao	Elk punt	Elk punt op ¹⁾ Qatar	Elk punt

- 1) kennelijk dient hier „in” gelezen te worden.

- Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan volledig gebruik te maken van vrijheidsverkeersrechten.

3. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij of mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:
- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
 - b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
 - c. landingen op een of alle punten overslaan mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
 - d. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
 - e. volledige derde- en vierde vrijheidsverkeersrechten uitoefenen; en
 - f. op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen of afzetten mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan vijftien (15) dagen.

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 de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van het Verdrag zijn voltooid.

Uitgegeven de *vijftiende* januari 2018.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. ZIJLSTRA