

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1994 Nr. 103

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Barbados
inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,
met bijlagen;
Bridgetown, 27 november 1992*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands
and the Government of Barbados for air services between and beyond
their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Barbados, being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the

Convention under articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b. the term "aeronautical authorities" means:

– for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;

– for Barbados the Minister responsible for Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e. the terms "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

Article 2

Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline(s) of the other Contracting Party:

a. the right to fly across its territory without landing; and

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline(s) to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4

Designation and authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by Diplomatic Note to the other Contracting Party one or more airlines to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to an airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

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 and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5

Revocation and suspension of authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c. in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of an airline are vested in the Contracting Party designating such airline or in its nationals or in both; and

d. in the event such airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, and the provisions of this Agreement, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties. The airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the routes. Where one Contracting Party has not designated an airline, the tariffs shall be drawn up by the designated airline(s) of the other Contracting Party. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agreed to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 7

Commercial activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly

for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline(s), be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. Both Contracting Parties shall dispense with the requirement of employment authorization or visitor visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations, visas or documents are required, they shall be issued promptly and free of charge so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

Article 8

Fair competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered 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 airlines of the other Party.

Article 9

Scheduling of services

1. The airline(s) designated by each Contracting Party shall submit for the approval of the aeronautical authorities of the other Contract-

ing Party, forty-five (45) days in advance, the proposed timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. Such approval shall not be unreasonably withheld.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline(s) for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10

Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board and all advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no local and/or national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these 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 11

Taxation

Income or profits from the operations of aircraft in international traffic derived by a designated airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the Government of the other Contracting Party.

Article 12

Transfer of funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer to their home territory the excess of receipts over expenditure in the territory of the other Contracting Party, subject to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances. Included in such net transfer shall be revenues from sales, in any currency, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the date of submission of the request for transfer and shall not be subject to any charges except normal charges and fees collected by banks for such transactions. Approval for such conversion shall be received without unreasonable delay.

Article 13

Application of laws, and regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline(s) of the other Contracting Party and by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party upon their

entry into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 14

Recognition of certificates and licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licenses were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates or competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15

Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity

with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, in so far as the Contracting Parties are both Party to these Conventions.

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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crews, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to 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 rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Consultation and amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a

view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by exchange of diplomatic notes.

Article 17

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. In the event that negotiation is unsuccessful, the Contracting Parties may refer the dispute to the International Civil Aviation Organisation or another third Party for an opinion.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, or by the referral mentioned in paragraph 1 above, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days of the date of receipt by either Contracting 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 Contracting 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 the International Civil Aviation Organisation may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the tribunal. The tribunal will report within three (3) months of its appointment.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 18

Termination

1. Either Contracting Party may at any time notify through diplomatic channels the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notification shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19

Registration with ICAO

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

Article 20

Applicability of Multilateral Agreements

If a Multilateral Agreement concerning any matters covered by this Agreement accepted by both Parties enters into force, the relevant provisions of that Agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement shall be affected by the provisions of the Multilateral Agreement.

Article 21

Applicability

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

Article 22

Entry into force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

DONE in duplicate at Bridgetown on the twenty-seventh day of November, 1992 in the English language.

(sd.) W. T. SIX

H. E. Jonkheer W. T. Six

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

(sd.) PHILIP M. GREAVES

Hon. Philip M. Greaves

For the Government of Barbados

Annex
Schedule of Routes**SCHEDULE I**

The following route may be operated by the airlines designated by the Government of Barbados:

Agreed route:

Point of departure	Intermediate points	Destination in the Netherlands	Points beyond
Bridgetown	Antigua, St. Lucia	Amsterdam	Points in Germany
	Points in the United Kingdom		Copenhagen, Stockholm
	One point in Europe excluding Scandinavia but including Copenhagen		One point to be agreed upon between the aeronautical authorities

Notes:

1. Agreed services may be operated in both directions.
2. Points may be served in any order provided all services commence or terminate at Bridgetown.
3. The designated airline or airlines of Barbados may only exercise own stopover traffic rights at Copenhagen, Stockholm and the one point beyond to be agreed upon between the aeronautical authorities.
4. Additional fifth freedom traffic rights shall only be exercised subject to prior consultations between the aeronautical authorities of both Parties.
5. Unless otherwise agreed between the Parties, the designated airlines of each Party shall have the right to operate all points of their respective route schedules with any frequency, any type of aircraft in any configuration, and may omit any or all intermediate and beyond points.

Annex 2
Schedule of Routes**SCHEDULE II**

The following route may be operated by the airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Agreed route:

Points of departure	Intermediate points	Destination in Barbados	Points beyond
Points in the Netherlands	Points in the United Kingdom Points in Germany	Bridgetown	Georgetown
	Antigua, St. Lucia Jamaica		One point to be agreed upon between the aeronautical authorities

Notes:

1. Agreed services may be operated in both directions.
2. Points may be served in any order provided all services commence or terminate in the Netherlands.

3. The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may only exercise own stopover traffic rights at Antigua, St. Lucia and the one point beyond to be agreed upon between the Aeronautical Authorities.

4. Additional fifth freedom traffic rights shall only be exercised subject to prior consultations between the Aeronautical Authorities of both Parties.

5. Unless otherwise agreed between the Parties, the designated airlines of each Party shall have the right to operate all points of their respective route schedules with any frequency, any type of aircraft in any configuration, and may omit any or all intermediate and beyond points.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Barbados inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Barbados,

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

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

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten met het doel tussen en via hun onderscheiden grondgebieden luchtdiensten in te stellen, zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij wordt aan de onderstaande uitdrukkingen, tenzij de context anders vereist, de volgende betekenis toegekend:

a. „Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ter ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944; deze uitdrukking omvat tevens alle Bijlagen aangenomen krachtens artikel 90 van dat Verdrag en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen van kracht zijn geworden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

- b. „luchtvaartautoriteiten”:
 – wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
 – wat Barbados betreft, de minister die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart
 of in beide gevallen elke persoon of instelling die bevoegd is om functies te vervullen die thans door de genoemde minister worden uitgeoefend;
- c. „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met artikel 3 van deze Overeenkomst;
- d. „grondgebied”: met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;
- e. „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”: de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
- f. „overeengekomen dienst” en „omschreven route”: de betekenis van onderscheidenlijk een internationale luchtdienst overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst en de route omschreven in het desbetreffende deel van de Bijlage bij deze Overeenkomst;
- g. „boordproviand”: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte eetwaren en dranken;
- h. „Overeenkomst”: deze Overeenkomst, de ter toepassing daarvan opgestelde Bijlage en alle wijzigingen op de Overeenkomst of de Bijlage;
- i. „tarief”: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
- I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
 - II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen; en
- b. het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken; en
- c. tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, het recht om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen deel te nemen aan het luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, mits:

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval,

- b. indien op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van luchtvaartuig wordt veranderd en wanneer verder dan het punt van verandering meer dan één luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, ten hoogste één luchtvaartuig van gelijke grootte is als, en geen enkel luchtvaartuig groter is dan, het luchtvaartuig dat in derde- of vierde-vrijheidssectoren wordt gebruikt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en zij kan daartoe commerciële overeenkomsten met een andere luchtvaartmaatschappij aangaan.

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

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende

Partij één of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen ten behoeve van de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een reeds eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen.

2. Na ontvangst van deze kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, een aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij onverwijld de nodige exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de exploitatievergunning bedoeld in het tweede lid van dit artikel kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk tijdstip de overeengekomen diensten beginnen te exploiteren, geheel of ten dele, mits zij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst en er tarieven voor die diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de verlening van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of bij verlening van de vergunning noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 2 van deze Overeenkomst bedoelde rechten, indien niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op, die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van de vergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 bedoelde vergunningen niet te verlenen aan een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, deze vergunning in te trekken of op te schorten of daaraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op een

luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en/of bij haar onderdanen; en

d. ingeval de luchtvaartmaatschappij(en) anderszins nalaat (nalaten) de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde verdere inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften en de bepalingen van deze Overeenkomst te voorkomen, worden de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met artikel 16 van deze Overeenkomst.

Artikel 6

Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening worden gebracht voor het vervoer tussen hun grondgebieden dienen die tarieven te zijn welke zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen zo mogelijk te worden overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen. De luchtvaartmaatschappijen kunnen andere luchtvaartmaatschappijen raadplegen die de routes, geheel of ten dele, exploiteren. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij geen luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, worden de tarieven opgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij. In ieder geval dienen de tarieven te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering daarvan, behalve wanneer genoemde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De goedkeuring van tarieven kan uitdrukkelijk worden gegeven; doch indien geen van beide luchtvaartautoriteiten kennis van afkeuring heeft gegeven binnen dertig (30) dagen na de datum van

voorlegging, overeenkomstig het derde lid van dit artikel, worden de tarieven geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn voor voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, overeenkomstig wordt bekort.

5. Indien geen tarief kan worden overeengekomen in overeenstemming met het tweede lid van dit artikel of indien gedurende de krachtens het vierde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit kennisgeeft van haar afkeuring van een in overeenstemming met de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over een krachtens het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief of over de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst.

7. Krachtens dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die verschillen van die welke zijn goedgekeurd in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren vestigen voor de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsmede andere voorzieningen tot stand brengen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, zich bezighouden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan het voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) worden voorzien door haar eigen personeel, dan wel door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij te verrichten.

4. Bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zien af van het vereiste van arbeidsvergunningen, bezoekervisa of andere soortgelijke documenten voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten of taken verricht, behalve in door de betrokken nationale autoriteiten te bepalen bijzondere omstandigheden. Wanneer zulke vergunningen, visa of documenten vereist zijn, worden zij onverwijld en kosteloos verstrekt, opdat de binnenkomst van het betrokken personeel in de Staat niet wordt vertraagd.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld om deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop deze Overeenkomst betrekking heeft.

2. Elke Partij neemt alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiemethoden weg te nemen die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) legt (leggen) 45 dagen tevoren de voorgestelde dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, onder vermelding van de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

Bedoelde goedkeuring wordt niet op onredelijke gronden geweigerd.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd op internationale luchtdiensten alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede alle reclame- en promotiemateriaal aan boord van die vliegtuigen, zijn bij aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of plaatselijke heffingen en belastingen, mits die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven tot het tijdstip waarop zij weder worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en uitsluitend bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen tijdens de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen plaatselijke en/of nationale heffingen en belastingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, en soortgelijke vergoedingen verschuldigd op het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs niet indien deze voorraden zullen worden gebruikt op de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat aan een Overeenkomstsluitende Partij de verplichting kan worden opgelegd douanerechten terug te betalen die reeds op de in het voorgaande lid bedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale boorduitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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 weder worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11

Belasting

Inkomsten of winsten, verkregen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, die wat de belasting van inkomsten betreft is gevestigd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij, zijn vrijgesteld van alle inkomstenbelasting en alle andere belastingen op winst die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijelijk over te maken naar hun eigen grondgebied, met inachtneming van de onderscheiden deviezenbepalingen die in soortgelijke omstandigheden op alle landen van toepassing zijn. In deze netto-overmaking zijn begrepen inkomsten uit verkopen, in welke valuta dan ook, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten en van bijkomende of aanvullende diensten, en de gebruikelijke commerciële rente op deze inkomsten verkregen terwijl zij op een depositorekening stonden in afwachting van de overmaking.

2. Inwisseling en overmaking zijn zonder beperking toegestaan tegen de marktcoers voor vreemde valuta die geldt voor lopende transacties op de datum waarop het verzoek om overmaking wordt ingediend, en daarvoor worden geen kosten in rekening gebracht, behalve de gebruikelijke kosten en vergoedingen die voor dergelijke transacties door banken worden geïnd. De goedkeuring voor die inwisseling wordt zonder onredelijke vertraging verkregen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het

vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in tot en met het vertrek uit genoemd grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkling, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de daarvoor bestemde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreekse doorvoer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor

de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden afgegeven of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende 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 door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 15

Beveiliging

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een wezenlijk deel van deze Overeenkomst uitmaakt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met 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, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij bij deze Verdragen zijn.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ten einde gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanning daarvan, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

3. De Partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze veiligheidsbepalingen van toepassing zijn op de Partijen; zij dienen te verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land zijn geregistreerd of die hun hoofdzetel of domicilie op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van

luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat deze exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, als bedoeld in het derde lid en vereist door de andere Overeenkomstsluitende Partij, in acht dienen te nemen bij de binnenkomst op, het verlaten van of gedurende het verblijf op het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat passende maatregelen op doeltreffende wijze op haar grondgebied worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en de passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en vliegtuigvoorraden aan een onderzoek te onderwerpen vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt tevens elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen ten einde aan een bijzondere dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van die luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of voorzieningen voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen te vergemakkelijken, bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan.

Artikel 16

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkander ten einde te verzekeren dat de bepalingen van de Overeenkomst worden uitgevoerd en op bevredigende wijze worden nageleefd; wanneer nodig plegen zij overleg omtrent wijziging van de Overeenkomst.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met een verlenging of bekorting van deze termijn. Bedoeld overleg kan zowel mondeling als schriftelijk worden gevoerd.

3. Een door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijziging van of op deze Overeenkomst wordt van kracht op een in een

diplomatieke-notawisseling vast te stellen datum, welke afhankelijk is van de voltooiing van de nationaal vereiste wettelijke procedures.

4. Een wijziging van of op de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en wordt van kracht na bevestiging door middel van een diplomatieke-notawisseling.

Artikel 17

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandelingen. Indien die onderhandelingen geen resultaat hebben, kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen het geschil voor advies voorleggen aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere derde.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen tot een regeling te komen door middel van onderhandeling, of de in het eerste lid bedoelde voorlegging voor advies, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de derde wordt aangewezen door de twee aldus benoemde scheidsmannen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak in het geschil door bedoeld scheidsgerecht wordt verzocht, en de derde scheidsman dient te worden aangewezen binnen een termijn van zestig (60) dagen. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet binnen de genoemde termijn een scheidsman benoemt, of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn wordt aangewezen, kan op verzoek van één van de Overeenkomstsluitende Partijen de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie een scheidsman of scheidsmannen aanwijzen, naar gelang het geval. In alle gevallen dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde Staat en op te treden als Voorzitter van het scheidsgerecht. Het scheidsgerecht doet verslag binnen drie (3) maanden na zijn benoeming.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen houden zich aan elke beslissing gegeven op grond van het tweede lid van dit artikel.

4. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

Artikel 18

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst. Er kan overleg in overeenstemming met artikel 16 van deze Overeenkomst worden gevoerd ten einde vast te stellen in hoeverre de bepalingen van de multilaterale overeenkomst deze Overeenkomst raken.

Artikel 21

Werkingsfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening daarvan en treedt in werking op de dag waarop de

Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medege-deeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Bridgetown, op de 27e november 1992, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

(w.g.) W. T. SIX

Z. E. Jonkheer W. T. Six

Voor de Regering van Barbados,

(w.g.) PHILIP M. GREAVES

Hon. Philip M. Greaves

Bijlage

Routetabel

TABEL I

De volgende route mag worden geëxploiteerd door de door de Regering van Barbados aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

Overeengekomen route:

Punt van vertrek	Tussenliggende punten	Bestemming in Nederland	Verder gelegen punten
Bridgetown	Antigua, St. Lucia	Amsterdam	Punten in Duitsland
	Punten in het Verenigd Koninkrijk		Kopenhagen Stockholm
	Een punt in Europa m.u.v. Scandinavië, maar m.i.v. Kopenhagen		Een tussen de luchtvaartauto-riteiten overeen te komen punt.

Noten:

1. Overeengekomen diensten kunnen in beide richtingen worden geëxploiteerd.

2. De punten kunnen in elke volgorde worden aangedaan, mits alle diensten beginnen of eindigen in Bridgetown.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Barbados kan (kunnen) slechts stopoverrechten uitoefenen in Kopenhagen, Stockholm en het ene door de luchtvaartautoriteiten overeen te komen verder gelegen punt.

4. Aanvullende vijfde-vrijheidsrechten kunnen slechts worden uitgeoefend na voorafgaand overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.

5. Tenzij anders tussen de Partijen is overeengekomen, hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij het recht alle punten op hun onderscheiden routetabellen te exploiteren met elke frequentie, elk type vliegtuig en elke klasse-indeling, en mogen zij elk of alle tussenliggende of verder gelegen punten overslaan.

Bijlage

Routetabel

TABEL II

De volgende route mag worden geëxploiteerd door de door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

Overeengekomen route:

Punt van vertrek	Tussenliggende punten	Bestemming op Barbados	Verder gelegen punten
Punten in Nederland	Punten in het Verenigd Koninkrijk	Bridgetown	Georgetown
	Punten in Duitsland		Een tussen de luchtvaartautoriteiten overeen te komen punt.
	Antigua, St. Lucia Jamaica		

Noten:

1. Overeengekomen diensten kunnen in beide richtingen worden geëxploiteerd.

2. De punten kunnen in elke volgorde worden aangedaan, mits alle diensten beginnen of eindigen in Nederland.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden kan (kunnen) slechts stopoverrechten uitoefenen in Antigua, St. Lucia en het ene door de luchtvaartautoriteiten overeen te komen verder gelegen punt.

4. Aanvullende vijfde-vrijheidsrechten kunnen slechts worden uitgeoefend na voorafgaand overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen.

5. Tenzij anders tussen de Partijen is overeengekomen, hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij het recht alle punten op hun onderscheiden routetabellen te exploiteren met elke frequentie, elk type vliegtuig en elke klasse-indeling, en mogen zij elk of alle tussenliggende of verder gelegen punten overslaan.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 22 in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

De Overeenkomst wordt ingevolge hetzelfde artikel voorlopig toegepast vanaf 27 november 1992.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 21 alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst bekendgemaakt in *Stb.* H 165. De vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, is geplaatst in *Trb.* 1973, 109; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1985, 45.

Van het op 14 december 1963 te Tokio tot stand gekomen Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 15, eerste lid, van de onderhavige Overeenkomst, is de tekst

geplaatst in *Trb.* 1964, 115 en de vertaling in *Trb.* 1964, 186; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 113.

Van het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 15, eerste lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 50; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 114.

Van het op 23 september 1971 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de burgerluchtvaart, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 15, eerste lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 218; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 115.

Uitgegeven de zestiende mei 1994.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. H. KOOIJMANS