

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2008 Nr. 168

A. TITEL

*Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden ten aanzien van de Nederlandse Antillen en de Bondsrepubliek Duitsland inzake luchtvervoer tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de Nederlandse Antillen;
Berlijn, 14 augustus 2008*

B. TEKST¹⁾

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands in respect of the Netherlands Antilles and the Federal Republic of Germany relating to air transport between the Federal Republic of Germany and the Netherlands Antilles

The Kingdom of the Netherlands, in respect of the Netherlands Antilles and the Federal Republic of Germany,

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

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

1. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

¹⁾ De Duitse tekst is niet afgedrukt.

and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

2. the term “aeronautical authorities” means in the case of the Federal Republic of Germany the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles; or in both cases any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

3. the term “designated airline” means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement;

4. the term “territory” in the case of the Federal Republic of Germany means the land areas and the territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Federal Republic of Germany and in the case of the Kingdom of the Netherlands the land area of the Netherlands Antilles and the territorial waters adjacent thereto;

5. the terms “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Convention;

6. the term “tariff” means the price to be charged for the international carriage (i. e. carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

1. any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

2. the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and

3. the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

4. any significant benefits provided in association with the carriage;

5. any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

1. to fly across its territory without landing;
2. to land in its territory for non-traffic purposes; and
3. to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

2. The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they will be bound by the jointly agreed Route Schedule and any modifications thereto.

3. Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

4. The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3

Designation and Operating Authorization

1. The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

1. the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and
2. the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

1. in the case of an airline designated by the Federal Republic of Germany:

a) the airline is established in the territory of the Federal Republic of Germany under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

c) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

2. in the case of an airline designated by the Kingdom of the Netherlands:

a) the airline is established in the territory of the Netherlands Antilles and is licensed in accordance with the applicable law of the Netherlands Antilles; and

b) the Netherlands Antilles have and maintain effective regulatory control of the airline; and

c) the airline is owned, directly or through majority ownership, by the Netherlands Antilles and/or by nationals of the Kingdom of the Netherlands who are permanent residents of the Netherlands Antilles;

and

3. the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations applicable in the territory of that Contracting Party.

3. Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4

Revocation or Limitation of Operating Authorization

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

1. in the case of an airline designated by the Federal Republic of Germany:

a) the airline is not established in the territory of the Federal Republic of Germany under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or

b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Community or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

2. in the case of an airline designated by the Kingdom of the Netherlands:

a) the airline is not established in the territory of the Netherlands Antilles or is not licensed in accordance with the applicable law of the Netherlands Antilles; or

b) the Netherlands Antilles do not have or are not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) the airline is not owned, directly or through majority ownership, by the Netherlands Antilles and/or by nationals of the Kingdom of the Netherlands who are permanent residents of the Netherlands Antilles;

or

3. the designated airline does not comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

2. Such revocation, suspension or limitation of the authorization shall be preceded by consultations as provided for in Article 17 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines. In the territory of the Federal Republic of Germany the first sentence also applies to the legislation of the European Community.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure

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

Article 6

Non-discrimination in respect of Charges

1. The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those charged for aircraft of an airline engaged in similar international air services in the territory of the first Contracting Party.

2. The charges for the use of airports, or any other aviation services and facilities, or any similar charges or fees levied in connection with the operation of international air services shall be assessed on a cost-related basis; presentation of the relevant proof may be requested. The same shall apply to charges for handling passengers, baggage and cargo and for handling aircraft at airports with only one provider.

3. The charges and fees shall be expressed and payable in local currency.

Article 7

Exemption from Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

2. Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt

from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

3. Notwithstanding the provisions of the second sentence below, fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other further-reaching special consumption charges. The first sentence shall not prevent the Federal Republic of Germany from levying on a non-discriminatory basis the taxes and other charges mentioned therein on fuel taken on board in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party that operates between a point in the territory of the Federal Republic of Germany and another point in the territory of the Federal Republic of Germany or in the territory of another European Community Member State.

4. Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

5. Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

6. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office or to its principal place of business at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 9

Principles Governing the Operation of Air Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

2. In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

3. The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

1. the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
2. the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of national and regional air services;
3. the requirements of an economical operation of through traffic routes.

4. To ensure fair and equal treatment of all designated airlines, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Article 10

Communication of Operating Information and Statistics

1. Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the

initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Changes made at short notice are to be notified immediately.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 11

Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to disapproval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may disapprove a tariff only if it does not comply with these criteria.

3. The tariffs shall be notified by the designated airlines to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for examination at least seven days prior to the envisaged date of their introduction.

4. If the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove a tariff notified, they shall inform the airline concerned immediately. In case of disapproval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied. If disapproval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties is not communicated to the airline by the end of the seven-day period mentioned in paragraph 3 above, the new tariff may be applied.

5. Notwithstanding paragraphs 1 to 4 the tariffs to be charged by the designated airlines of the Kingdom of the Netherlands for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

Article 12

Commercial Activities

1. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required by the designated airlines for the provision of air transportation. The first sentence shall apply to persons who are not nationals of the Contracting Parties or of Member States of the European Community only if, in each individual case, a declaration of a state's willingness to re-admit the person has been made.

2. The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. As far as required by law work permits for this specialist staff shall be issued without delay.

3. Each designated airline shall be entitled to render ground handling services for itself (self-handling) and for other airlines (third-party-handling) in the territory of the other Contracting Party or, at its choice, to award ground handling services partially or entirely to any external service provider licensed to carry out such services. In case that or as long as the laws and regulations in the territory of a Contracting Party applicable to ground handling exclude or restrict the freedom to award these services externally, or the freedom of self-handling or third-party-handling, each designated airline shall be treated in a non-discriminatory manner as regards access to self-handling, third-party-handling and ground handling services rendered by one or several service providers.

4. Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any freely convertible currency.

5. Each Contracting Party shall informally re-admit persons having entered the territory of the other Contracting Party under the terms of paragraph 1 above if the competent authorities of the latter Contracting

Party notify the Contracting Party obliged to re-admit the person in each individual case that the relevant person's stay in its territory is unlawful.

Article 13

Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be cause for the application of Article 4 of this Agreement.

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

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

1. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

2. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or ren-

dered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

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

8. Where the Federal Republic of Germany has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the Operating Licence of that airline.

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of

Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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 acts of unlawful interference 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. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

4. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

5. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that

1. operators of aircraft of their registry or
 2. operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or in the case of the Federal Republic of Germany operators of aircraft who are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law and
 3. operators of airports in their territory
- act in conformity with such aviation security provisions.

6. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the Netherlands Antilles operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. For departure from, or while within, the

territory of the Federal Republic of Germany, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 15

Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons

1. Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

2. Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

3. This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 16

Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 17

Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 16 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 17 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

2. Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

3. If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President deputizing for him should make the necessary appointments.

4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 19

Multilateral Conventions

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

Article 20

Registration with the International Civil Aviation Organization and with the United Nations

1. This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Kingdom of the Netherlands to the International Civil Aviation Organization for registration.

2. Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the United Nations Charter, shall be initiated immediately following its entry into force by the Federal Republic of Germany. The Kingdom of the Netherlands shall be informed of registration, and of the UN registration number, as soon as this has been confirmed by the Secretariat of the United Nations.

Article 21

Previous Agreements

This Agreement shall replace the bilateral Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Kingdom of the Netherlands signed at The Hague on 28 September 1956 as far as applicable to the Netherlands Antilles.

Article 22

Entry into Force, Duration

1. This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the national requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

2. This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

3. Pending entry into force, this Agreement shall provisionally apply upon signature in accordance with the respective national law of the Contracting Parties.

Article 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Application

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Berlin on 14 August 2008 in duplicate in the Dutch, German and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Dutch and the German texts, the English text shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands

M. H. P. Ph. ADRIAENS

For the Federal Republic of Germany

H. TIEMANN

**Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden ten
aanzien van de Nederlandse Antillen en de Bondsrepubliek
Duitsland inzake luchtvervoer tussen de Bondsrepubliek Duitsland
en de Nederlandse Antillen**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten aanzien van de Nederlandse Antillen, en de Bondsrepubliek Duitsland,

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten inzake de instelling en exploitatie van luchtdiensten tussen en via hun grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

1. wordt onder het „Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag 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 Verdragsluitende Partijen;

2. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan wat de Bondsrepubliek Duitsland betreft het Bondsministerie van Verkeer, Bouwbeleid en Stadsontwikkeling en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen; of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

3. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan elke luchtvaartmaatschappij die door een Verdragsluitende Partij schriftelijk is aangewezen aan de andere Verdragsluitende Partij in overeenstem-

ming met artikel 3 van dit Verdrag als luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten dient te exploiteren op de in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag omschreven routes;

4. wordt onder „grondgebied” in het geval van de Bondsrepubliek Duitsland verstaan de landgebieden en de aangrenzende territoriale wateren onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of het mandaat van de Bondsrepubliek Duitsland en in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, het landgebied van de Nederlandse Antillen en de aangrenzende territoriale wateren;

5. hebben de termen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” ten behoeve van dit Verdrag de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago;

6. wordt onder „tarief” verstaan de prijs in rekening te brengen voor het internationale vervoer (d.w.z. vervoer tussen punten op de grondgebieden van twee of meer Staten) van passagiers, bagage of vracht (post uitgezonderd), met inbegrip van:

1. elk overeengekomen tarief of bedrag in rekening te brengen voor internationaal vervoer dat als zodanig op de markt wordt aangeboden en verkocht, met inbegrip van overeengekomen tarieven die worden samengesteld met behulp van andere tarieven of toeslagen voor vervoer via internationale delen of nationale delen die behoren tot het internationale deel;

2. de commissie die dient te worden betaald over de verkoop van tickets voor het vervoer van passagiers en hun bagage, of over de overeenkomstige transacties voor het vervoer van vracht; en

3. de voorwaarden betreffende de toepasselijkheid van het tarief of de prijs voor vervoer, of de betaling van commissie.

Het omvat voorts:

4. alle wezenlijke voorrechten die in verband met het vervoer worden verleend;

5. elk tarief voor vervoer binnen een nationaal deel dat als aanvulling op internationaal vervoer wordt verkocht, dat niet beschikbaar is voor volledig nationaal vervoer en niet onder gelijke voorwaarden beschikbaar wordt gesteld aan alle internationale vervoerders en de gebruikers van hun diensten.

Artikel 2

Verlening van verkeersrechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent aan de andere Verdragsluitende Partij ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten door aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht:

1. zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

2. op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

3. op haar grondgebied te landen op de punten genoemd op de routes omschreven in overeenstemming met het tweede lid voor het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht en post op commerciële basis.

2. De routes waarvoor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen een vergunning krijgen om internationale luchtdiensten te exploiteren worden omschreven in een routetabel. De luchtvaartautoriteiten van de ene Verdragsluitende Partij stellen de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ervan in kennis dat zij gebonden zijn aan de gezamenlijk overeengekomen routetabel en alle wijzigingen daarvan.

3. Geen van de bepalingen van het eerste lid wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij het recht te geven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij passagiers, bagage, vracht en post op te nemen die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij (cabotage).

4. De verlening van verkeersrechten overeenkomstig het eerste lid omvat niet de verlening van het recht passagiers, bagage, vracht en post te vervoeren tussen punten op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de rechten verleent en punten op het grondgebied van een derde land of vice versa (vijfde vrijheid). Verkeersrechten van de vijfde vrijheid worden alleen verleend op basis van bijzondere overeenkomsten tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen.

Artikel 3

Aanwijzing en exploitatievergunning

1. De internationale luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag kunnen te allen tijde aanvangen, mits:

1. de Verdragsluitende Partij aan wie de rechten omschreven in artikel 2, eerste lid, van dit Verdrag zijn verleend schriftelijk een of meerdere luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen; en
2. de Verdragsluitende Partij die deze rechten verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen een vergunning heeft verleend om de luchtdiensten aan te vangen.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing, verleent de andere Verdragsluitende Partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

1. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Bondsrepubliek Duitsland:

- a) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het Europese Gemeenschapsrecht; en
 - b) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanvraag; en
 - c) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Gemeenschap of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
2. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
- a) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Nederlandse Antillen en in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Nederlandse Antillen een vergunning heeft verkregen; en
 - b) de Nederlandse Antillen daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
 - c) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van de Nederlandse Antillen en/of van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetene zijn van de Nederlandse Antillen;
- en
3. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op verzoek van de andere Verdragsluitende Partij aantoonbaar is dat zij in staat is te voldoen aan de krachtens de wetten en voorschriften voorgeschreven vereisten waaraan dient te worden voldaan voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer die van toepassing zijn op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.
3. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht, met inachtneming van de bepalingen van het eerste en tweede lid, een door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij. Voor de nieuwe aangewezen luchtvaartmaatschappij gelden dezelfde rechten en verplichtingen als voor de door haar vervangen luchtvaartmaatschappij.

Artikel 4

Intrekking of beperking van exploitatievergunning

1. Elke Verdragsluitende Partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, wanneer:

1. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Bondsrepubliek Duitsland:

a) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het Europese Gemeenschapsrecht; of

b) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of

c) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Gemeenschap of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

2. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

a) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Nederlandse Antillen of niet in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Nederlandse Antillen een vergunning heeft verkregen; of

b) de Nederlandse Antillen niet daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of

c) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van de Nederlandse Antillen en/of van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetene zijn van de Nederlandse Antillen;

of

3. de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt de in artikel 5 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven.

2. Aan een dergelijke intrekking, opschorting of beperking van de vergunning gaat overleg vooraf als voorzien in artikel 17 van dit Verdrag, tenzij onmiddellijke opschorting van de vluchten of onverwijlde beperkingen noodzakelijk zijn om verdere inbreuk op wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van een Verdragsluitende Partij, dient aan haar wetten en voorschriften met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen te worden voldaan door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij. Op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland is de eerste volzin tevens van toepassing op de wetgeving van de Europese Gemeenschap.

2. Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van een Verdragsluitende Partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postale voorschriften) te worden nageleefd door of vanwege de passagiers, bemanning of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 6

Non-discriminatie ten aanzien van heffingen

1. De heffingen die worden opgelegd op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij zijn niet hoger dan die worden opgelegd in geval van luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale luchtdiensten op het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij.

2. De heffingen voor het gebruik van luchthavens of andere luchtvaartdiensten en –voorzieningen, of vergelijkbare heffingen of kosten die worden opgelegd in verband met de exploitatie van internationale luchtdiensten worden vastgesteld op basis van de kosten; verzocht kan worden om overlegging van ter zake dienend bewijs. Hetzelfde geldt voor heffingen voor de behandeling van passagiers, bagage en vracht en voor de verwerking van luchtvaartuigen op luchthavens met slechts een dienstverlener.

3. De heffingen en kosten worden uitgedrukt en zijn verschuldigd in lokale valuta.

Artikel 7

Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden geëxploiteerd en binnenkomen op, weer vertrekken uit of vliegen over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, alsmede brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden in de tanks of andere reservoirs in het luchtvaartuig (bijvoorbeeld ontijzingsvloeistof, hydraulische vloeistof, koelvloeistof, enzovoorts), reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand aan boord van een dergelijk luchtvaartuig, zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen opgelegd in geval van invoer, uitvoer of doorvoer van goederen. Dit geldt tevens voor goederen aan boord van het luchtvaartuig die worden verbruikt tijdens de vlucht over het grondgebied van laatstgenoemde Verdragsluitende Partij.

2. Brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand die tijdelijk worden ingevoerd naar het grondgebied van een Verdragsluitende Partij teneinde aldaar direct of na opslag te worden geplaatst in of op andere wijze aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden gebracht, of op andere wijze weer uit het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij te worden uitgevoerd, zijn vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid. Vervoersdocumenten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij zijn, in het geval van invoer naar het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, eveneens vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid.

3. Niettegenstaande het bepaalde in de volgende volzin, zijn brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden die aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden genomen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en worden gebruikt tijdens internationale luchtdiensten vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid, alsmede van andere bijzondere verbruiksheffingen. De eerste volzin belet de Bondsrepubliek Duitsland niet op basis van non-discriminatie de daarin genoemde belastingen en andere heffingen op te leggen op brandstof die op haar grondgebied aan boord wordt genomen voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij die vluchten uitvoert tussen een punt op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland en een ander punt op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap.

4. Elke Verdragsluitende Partij kan de goederen genoemd in het eerste tot en met derde lid onder toezicht van de douane houden.

5. Indien geen douanerechten of andere heffingen worden geheven over goederen genoemd in het eerste tot en met het derde lid, worden deze goederen niet onderworpen aan economische verboden of beperkingen inzake de invoer, uitvoer of doorvoer die overigens van toepassing kunnen zijn.

6. Elke Verdragsluitende Partij, verleent op basis van wederkerigheid, vrijstelling van omzetbelasting of vergelijkbare indirecte belastingen op goederen en diensten geleverd aan een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, die worden gebruikt ten behoeve van haar bedrijfsuitoefening. De belastingvermindering kan in de vorm zijn van een vrijstelling of een teruggave.

Artikel 8

Overmaking van inkomsten

Elke Verdragsluitende Partij verleent elke door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, de baten verkregen uit de verkoop van luchtvervoersdiensten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te allen tijde, op elke wijze vrijelijk en zonder beperking in vrij inwisselbare valuta en tegen de officiële wisselkoers over te maken aan haar hoofdkantoor of haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening.

Artikel 9

Grondbeginselen inzake de exploitatie van luchtdiensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in staat gesteld luchtdiensten te exploiteren op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag.

2. Bij de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag houdt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij teneinde te voorkomen dat de door de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op gelijke routes of delen daarvan geëxploiteerde luchtdiensten onnodig worden gehinderd.

3. De internationale luchtdiensten op de in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag omschreven routes hebben als primair

doel het leveren van capaciteit die beantwoordt aan de voorzienbare verkeersbehoefte naar en vanuit het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen. Het recht van dergelijke luchtvaartmaatschappijen vervoer te verzorgen tussen punten op een route omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag die zich bevinden op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en punten in derde landen wordt, in het belang van een ordelijke ontwikkeling van het internationale luchtvervoer, op zodanige wijze uitgeoefend, dat de capaciteit verband houdt met:

1. de verkeersbehoefte naar en vanuit het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst;
 2. de verkeersbehoefte die bestaat in de gebieden die door de luchtdiensten worden gepasseerd, rekening houdend met nationale en regionale luchtdiensten;
 3. de vereisten voor economische exploitatie van transitroutes.
4. Om eerlijke en gelijke behandeling van alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen te waarborgen, dienen de frequentie van diensten, de capaciteit van de te gebruiken typen luchtvaartuigen, alsmede de vluchtschema's te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.
5. De luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen dienen zich, zonedig, in te spannen om tot een bevredigende regeling te komen met betrekking tot vervoerscapaciteit en frequentie.

Artikel 10

Toezending van exploitatiegegevens en statistieken

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zendt uiterlijk een maand voorafgaand aan de aanvang van luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag en voorafgaand aan het begin van elke volgende vluchtschemaperiode het soort dienst, de te gebruiken typen luchtvaartuigen alsmede de vluchtschema's toe aan de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen. Van wijzigingen op korte termijn dient onverwijld kennis te worden gegeven.
2. De luchtvaartautoriteiten van een Verdragsluitende Partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die redelijkerwijs verlangd kunnen worden ter beoordeling van de capaciteit die wordt geleverd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag. Dergelijke gegevens dienen alle benodigde

informatie voor vaststelling van de hoeveelheid verkeer en de herkomst en bestemming van dat verkeer te omvatten.

Artikel 11

Tarieven

1. De tarieven die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij in rekening worden gebracht voor passagiers op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag, gelden onder voorbehoud van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

2. In hun tarieven houden de aangewezen luchtvaartautoriteiten rekening met de exploitatiekosten, een redelijke winstmarge, de heersende concurrentie en de situatie op de markt alsmede de belangen van de gebruikers van de diensten. De bevoegde luchtvaartautoriteiten kunnen een tarief alleen afkeuren indien het niet beantwoordt aan deze criteria.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen stellen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, ter beoordeling, ten minste zeven dagen voorafgaand aan de beoogde ingangsdatum in kennis van de tarieven.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten van een van de Verdragsluitende Partijen een tarief waarvan zij in kennis zijn gesteld afkeuren, stellen zij de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan onverwijld op de hoogte. In geval van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen wordt dit tarief niet toegepast. Het tot dat moment gebruikte tarief dat zou worden vervangen door het nieuwe tarief blijft van toepassing. Indien aan het einde van het tijdvak van zeven dagen als bedoeld in het derde lid aan de luchtvaartmaatschappij geen mededeling is gedaan van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, mag het nieuwe tarief worden toegepast.

5. Onverminderd het eerste tot en met het vierde lid is het Europese Gemeenschapsrecht van toepassing op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden voor vervoer dat geheel binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht.

Artikel 12

Commerciële activiteiten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdrag-

sluitende Partij het recht op haar grondgebied te beschikken over kantoren en verkoopmedewerkers, leidinggevend, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel te doen verblijven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het verzorgen van luchtvervoer. De eerste volzin is alleen van toepassing op personen die geen onderdaan zijn van de Verdragsluitende Partijen of van lidstaten van de Europese Gemeenschap, indien, in elk individueel geval, door een staat een verklaring is afgegeven dat deze bereid is de persoon weer toe te laten.

2. De vestiging van de kantoren en het in dienst nemen van personeel als bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de wetten en voorschriften van de betrokken Verdragsluitende Partij, zoals de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating van vreemdelingen en hun verblijf op het grondgebied van de betrokken Verdragsluitende Partij. Indien wettelijk vereist worden voor dit gespecialiseerde personeel onverwijld werkvergunningen afgegeven.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij is bevoegd op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij gronddiensten uit te voeren ten behoeve van zichzelf (self-handling) en van andere luchtvaartmaatschappijen (third-party handling), of desgewenst, gronddiensten geheel of gedeeltelijk uit te besteden aan een externe dienstverlener die bevoegd is tot het verrichten van dergelijke diensten. In het geval dat of zo lang de wetten en voorschriften die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij van toepassing zijn op gronddiensten de bevoegdheid tot het uitbesteden van dergelijke diensten of tot self-handling of third-party handling uitsluiten of beperken, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van non-discriminatie behandeld ten aanzien van de toegang tot self-handling, third-party handling en gronddiensten uitgevoerd door een of meerdere dienstverleners.

4. Elke Verdragsluitende Partij verleent elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij het recht haar vervoersdiensten op basis van haar eigen vervoersdocumenten rechtstreeks in haar eigen verkoopkantoren en via haar agenten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te verkopen aan elke klant in elke vrij inwisselbare valuta.

5. Elke Verdragsluitende Partij laat personen die op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij zijn binnengekomen ingevolge de bepalingen van het eerste lid informeel opnieuw toe, indien de bevoegde autoriteiten van de laatstgenoemde Verdragsluitende Partij aan de Verdragsluitende Partij die verplicht is de persoon opnieuw toe te laten kennisgeven dat het verblijf van de desbetreffende persoon op haar grondgebied onwettig is.

Artikel 13

Veiligheidsnormen in de luchtvaart

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

2. Indien, na dergelijk overleg, een Verdragsluitende Partij oordeelt dat de andere Verdragsluitende Partij op een willekeurig gebied geen veiligheidsnormen op doeltreffende wijze handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde Verdragsluitende Partij de andere Verdragsluitende Partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en die andere Verdragsluitende Partij neemt passende corrigerende maatregelen. Indien de andere Verdragsluitende Partij na laat binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen te nemen, geeft dit aanleiding voor toepassing van artikel 4 van dit Verdrag.

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

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot

1. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen die op dat moment zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago; of

2. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden bijgehouden en vastgelegd,

staat het de Verdragsluitende Partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de beman-

ning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. In het geval dat toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Verdragsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid wordt geweigerd door een vertegenwoordiger van de betrokken luchtvaartmaatschappij, staat het de andere Verdragsluitende Partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid en de conclusie te trekken als bedoeld in hetzelfde lid.

6. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken, in het geval dat de eerstgenoemde Verdragsluitende Partij concludeert dat, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een Verdragsluitende Partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid wordt opgeschort, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

8. Indien de Bondsrepubliek Duitsland een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop regulerend toezicht wordt uitgeoefend door een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap, zijn de rechten van de andere Verdragsluitende Partij uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

Artikel 14

Veiligheid van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de Verdragsluitende Partijen opnieuw hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Verdragsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake straf-

bare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988.

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

3. Wanneer zich een voorval voordoet of dreiging bestaat van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar, in onderling overleg, bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen te vergemakkelijken die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico voor mensenlevens aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

4. Elke Verdragsluitende Partij neemt de maatregelen die zij mogelijk acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat zich op haar grondgebied aan de grond bevindt aan de grond wordt gehouden tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht de levens van zijn bemanning en passagiers te beschermen. Waar mogelijk worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

5. De Verdragsluitende Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze veiligheidsbepalingen van toepassing zijn op de Verdragsluitende Partijen; zij verlangen dat

1. exploitanten van bij hun geregistreerde luchtvaartuigen of

2. exploitanten van luchtvaartuigen die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of domicilie op het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen hebben, of in het geval van de Bondsrepubliek Duitsland, exploitanten van luchtvaartuigen die op haar grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en beschikken over geldige exploitatievergunningen in overeenstemming met het Europese Gemeenschapsrecht en

3. exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart.

6. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het vijfde lid bedoelde bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Nederlandse Antillen wordt van exploitanten van luchtvaartuigen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in dat land. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland wordt van exploitanten van luchtvaartuigen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat op haar grondgebied maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en passagiers, bemanning en handbagage te controleren en dat bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden worden onderworpen aan passende veiligheidscontroles. Elke Verdragsluitende Partij neemt tevens een verzoek van de andere Verdragsluitende Partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

7. Wanneer een Verdragsluitende Partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel inzake de veiligheid van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij. Indien zij er niet in slagen binnen een maand na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde Verdragsluitende Partij. Indien daartoe genoodzaakt door een ernstig noodgeval, kan elk van de Verdragsluitende Partijen vóór het einde van de maand tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 15

Controle van reisbescheiden en van ontoelaatbare personen

1. Elk van de Verdragsluitende Partijen staat, op haar grondgebied, de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij toe maatregelen te treffen teneinde te waarborgen dat alleen personen met de voor binnenkomst op of doorreis via het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij benodigde reisbescheiden worden vervoerd.

2. Elk van de Verdragsluitende Partijen aanvaardt ten behoeve van onderzoek de terugkeer van personen die van het punt waar zij van boord zijn gegaan zijn teruggezonden nadat is vastgesteld dat zij ontoelaatbaar zijn, indien zij, voordat zij aan boord kwamen op haar grondgebied verbleven. Een Verdragsluitende Partij zendt dergelijke personen niet terug naar een land waar zij eerder als ontoelaatbaar werden aangemerkt.

3. Deze bepaling is niet bedoeld om overheidsinstanties te beletten een teruggezonden ontoelaatbare persoon nader te onderzoeken om vast te stellen of deze mogelijk aanvaardbaar is in de staat of om regelingen te treffen voor zijn overbrenging, verwijdering of deportatie naar een staat waarvan hij onderdaan is of op andere gronden aanvaardbaar is. Indien een persoon die ontoelaatbaar is bevonden zijn reisbescheiden heeft verloren of vernietigd, aanvaardt een Verdragsluitende Partij in plaats daarvan een document met een verklaring inzake de omstandigheden waaronder deze aan boord is gekomen en gearriveerd, dat is afgegeven door de overheidsinstanties van de Verdragsluitende Partij waar de persoon als ontoelaatbaar werd aangemerkt.

Artikel 16

Gedachtewisseling

Zo nodig wisselen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van gedachten teneinde tot nauwe samenwerking en overeenstemming te komen aangaande alle zaken die betrekking hebben op de toepassing van dit Verdrag.

Artikel 17

Overleg

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde om overleg verzoeken teneinde wijzigingen van dit Verdrag of van het routeschema of vragen met betrekking tot de uitlegging te bespreken. Hetzelfde geldt

voor besprekingen inzake de toepassing van dit Verdrag, indien een van de Verdragsluitende Partijen van mening is dat een gedachtenwisseling in de zin van artikel 16 van dit Verdrag niet tot bevredigende resultaten heeft geleid. Dergelijk overleg begint binnen twee maanden na de datum van ontvangst door de andere Verdragsluitende Partij van een dergelijk verzoek.

Artikel 18

Beslechting van geschillen

1. Indien een meningsverschil inzake de uitlegging of toepassing van dit Verdrag niet kan worden beslecht in overeenstemming met artikel 17 van dit Verdrag, wordt het op verzoek van een van de Verdragsluitende Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht.

2. Een dergelijk scheidsgerecht wordt als volgt ad hoc samengesteld: elke Verdragsluitende Partij benoemt een lid en deze twee leden bereiken tezamen overeenstemming over een onderdaan van een derde staat als hun voorzitter die dient te worden benoemd door de regeringen van de Verdragsluitende Partijen. Deze leden worden binnen twee maanden en de voorzitter wordt binnen drie maanden benoemd na de datum waarop een van de Verdragsluitende Partijen de andere Verdragsluitende Partij in kennis heeft gesteld van haar voornemen het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht.

3. Indien de termijnen genoemd in het tweede lid niet in acht worden genomen, kan elk der Verdragsluitende Partijen, indien een andere regeling ter zake ontbreekt, de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de noodzakelijke benoemingen te verrichten. Indien de Voorzitter een onderdaan is van een der Verdragsluitende Partijen of indien hij anderszins verhinderd is deze functie uit te oefenen, dient de Vice-Voorzitter die hem vervangt de noodzakelijke benoemingen te verrichten.

4. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen. Deze beslissing is bindend voor beide Verdragsluitende Partijen. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van haar eigen lid, alsmede die van haar vertegenwoordiging tijdens de arbitrageprocedure; de kosten van de voorzitter en alle overige kosten worden gelijkelijk gedragen door de Verdragsluitende Partijen. In alle overige opzichten stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vast.

Artikel 19

Multilaterale verdragen

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

Artikel 20

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en bij de Verenigde Naties

1. Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan worden door het Koninkrijk der Nederlanden voor registratie toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De registratie van dit Verdrag bij het Secretariaat van de Verenigde Naties, in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, wordt onmiddellijk na zijn inwerkingtreding geïnitieerd door de Bondsrepubliek Duitsland. Het Koninkrijk der Nederlanden wordt in kennis gesteld van de registratie en het VN-registratienummer, zodra dit is bevestigd door het Secretariaat van de Verenigde Naties.

Artikel 21

Eerdere verdragen en overeenkomsten

Dit Verdrag vervangt de bilaterale Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake het luchtverkeer, ondertekend te 's-Gravenhage op 28 september 1956, voor zover het van toepassing was op de Nederlandse Antillen.

Artikel 22

Inwerkingtreding, duur

1. Dit Verdrag treedt in werking een maand na de datum waarop de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de nationale vereisten voor inwerkingtreding van dit Verdrag is voldaan. De desbetreffende datum is de dag waarop de laatste kennisgeving wordt ontvangen.

2. Dit Verdrag wordt gesloten voor onbepaalde tijd.

3. Voorafgaand aan zijn inwerkingtreding, wordt dit Verdrag na ondertekening voorlopig toegepast in overeenstemming met het respectieve nationale recht van de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 23

Beëindiging

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval wordt het Verdrag twaalf maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij is ontvangen beëindigd, tenzij overeengekomen wordt de kennisgeving van beëindiging voor het verstrijken van deze termijn in te trekken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 24

Toepassing

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op de Nederlandse Antillen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Berlijn, op 14 augustus 2008, in tweevoud in de Nederlandse, de Duitse en de Engelse taal, zijnde alle drie teksten authentiek. In geval van verschillen in de uitlegging van de Nederlandse en de Duitse tekst, is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

M. H. P. Ph. ADRIAENS

Voor de Bondsrepubliek Duitsland

H. TIEMANN

D. PARLEMENT

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

F. VOORLOPIGE TOEPASSING

Het Verdrag wordt ingevolge artikel 22, derde lid, vanaf 14 augustus 2008 voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt de voorlopige toepassing ingevolge artikel 24 alleen voor de Nederlandse Antillen.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 22, eerste lid, in werking treden een maand na de dag waarop de laatste van de kennisgevingen van de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen is ontvangen dat aan de nationale vereisten voor inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.

J. VERWIJZINGEN**Verbanden**

Het Verdrag dient, voor zover het de Nederlandse Antillen betreft, ter vervanging van:

Titel : Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake het luchtverkeer;
's-Gravenhage, 28 september 1956
Tekst : *Trb.* 1956, 132 (Nederlands en Duits)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1958, 42

Overige verwijzingen

Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
Chicago, 7 december 1944
Tekst : *Trb.* 1947, 165 (Engels en vertaling)
Laatste *Trb.* : *Trb.* 1999, 108

Titel : Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap;
Rome, 25 maart 1957
Tekst : *Trb.* 1957, 74 (Frans)
Trb. 1957, 91 (vertaling)

- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 51
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen; Tokio, 14 september 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)
Trb. 1964, 186 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen; 's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 204
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart; Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205
- Titel : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971; Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2006, 62
- Titel : Handvest van de Verenigde Naties; San Francisco, 26 juni 1945
- Tekst : *Trb.* 1945, 253 (Engels)
Trb. 1945, 321 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 13

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse

Zaken bepaald dat het Verdrag zal zijn bekendgemaakt in de Nederlandse Antillen op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *achtentwintigste* augustus 2008.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN