

**No. 56462\***

---

**Netherlands (for the European part of the Netherlands)  
and  
Kuwait**

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the State of Kuwait for air services between and beyond their respective territories (with schedule). The Hague, 16 October 2019**

**Entry into force:** *1 October 2020, in accordance with article 23(1)*

**Authentic texts:** *Arabic, Dutch and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 29 January 2021*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Pays-Bas (à l'égard de la partie européenne des Pays-Bas)  
et  
Koweït**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et l'État du Koweït relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec liste). La Haye, 16 octobre 2019**

**Entrée en vigueur :** *1<sup>er</sup> octobre 2020, conformément au paragraphe 1 de l'article 23*

**Textes authentiques :** *arabe, néerlandais et anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Pays-Bas, 29 janvier 2021*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

الملحق

الجدول

**القسم 1:**

الطرق التي سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لدى دولة الكويت:  
أي نقطة (نقاط) في دولة الكويت - أي نقطة (نقاط) متوسطة - أي نقطة (نقاط) في هولندا - أي نقطة (نقاط) فيما وراء  
والعكس.

**القسم 2:**

الطرق التي سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لدى مملكة هولندا:  
أي نقطة (نقاط) في مملكة هولندا - أي نقطة (نقاط) متوسطة - أي نقطة (نقاط) في دولة الكويت - أي نقطة (نقاط) فيما  
وراء والعكس

ملاحظة:

يجوز إلغاء النقاط المتوسطة والنقاط ماوراء ، وفق ما تراه مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة ، في أحد الرحلات  
الجوية أو جميعها.

المادة 21 التوافق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

- (1) تطبيق أحكام المعاهدة على هذه الاتفاقية.
- (2) في حال دخول معاهدة متعددة الأطراف خاصة بالنقل الجوي إلى حيز النفاذ تخص الطرفين المتعاقدين، فإنه يتم تعديل هذه الاتفاقية لتنماشى مع ما جاء في الاتفاقية المتعددة الأطراف.
- (3) يجوز للطرفين المتعاقدين التشاور فيما بينهما لتحديد العواقب المترتبة على الفسخ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة على هذه الاتفاقية والاتفاق على التعديلات اللازمة.

المادة 22 تطبيق هذه الاتفاقية

فيما يتعلق بمملكة هولندا، تطبق هذه الاتفاقية على إقليم الجزء الأوروبي من هولندا فقط.

المادة 23 الدخول حيز النفاذ

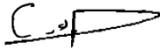
- (1) تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر اللاحق للتاريخ الذي أبلغ فيه الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض كتابيًا بأن الإجراءات القانونية والمتطلبات الدستورية لدخولها حيز التنفيذ في بلدانها قد تم الالتزام بها.
- (2) إن الاتفاقية بين دولة الكويت والمملكة هولندا المتعلقة بالخدمات الجوية، الموقعة في الكويت في 7 يناير 1973، أن تصبح سارية المفعول في تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإثباتًا لذلك، فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريره في مملكة هولندا في اليوم 16 من أكتوبر 2019 من نسخ أصلية باللغات الإنجليزية و العربية والهولندية ، ولكل منهم حجية قانونية متساوية، وفي حالة الاختلاف في تفسير هذا الاتفاق أو ملحقه، يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة دولة الكويت

المهندس/ يوسف سليمان الفوزان  
المدير العام  
الإدارة العامة للطيران المدني



عن حكومة مملكة هولندا

سيركنورد كفيردنه ناي/س دنهملما  
ماعلا ريديلما  
نايملما تراديو تميحتنلا تميئيلا ترأزو



### المادة 18 تسوية الخلافات

- 1) إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهدهما مبدئياً لإنهائه بالمفاوضات فيما بينهما.
- 2) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون (60) يوماً وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف إلى شخص أو جهة أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم للفصل فيه. ويجري تشكيل هيئة التحكيم على النحو التالي:
  - أ) يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم، فإذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين في تعيين المحكم الخاص به خلال (60) يوماً، يتم تعيينه من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر.
  - ب) المحكم الثالث يجب أن يكون من مواطني دولة ثالثة، ويتولى رئاسة هيئة التحكيم ويتم تعيينه وفقاً لما يلي:
    1. بالاتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين، أو
    2. إذا لم يتفق الطرفان على تعيينه خلال (60) يوماً، يجري تعيينه بواسطة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.. في حال كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يقوم نائب الرئيس ذي المرتبة الأعلى والذي يستوفي فيه الأهلية، بتعيين المحكم الثالث.
- 3) تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات. وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين. وتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه جرى تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي. وفيما يتعلق بكافة الأمور الأخرى فإن على هيئة التحكيم أن تحدد المنهج الذي تتبعه.
- 4) تحاول هيئة التحكيم أن تقدم حكماً كتابياً خلال ستين (60) يوم بعد الانتهاء من جلسات الاستماع، أو في حال أن لم تعقد جلسات الاستماع خلال ستين (60) يوم من تقديم الردود.
- 5) وإن قرار هيئة التحكيم يعتبر نهائياً وملزماً لكلا طرفي النزاع.
- 6) في حال مالم يمثل وطالما لم يمثل أي من الطرفين المتعاقدين للقرار الصادر وفقاً للفقرة 5 من هذه المادة لمدة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي من الحقوق أو الامتيازات الممنوحة بموجب هذه الاتفاقية.

### الفصل السابع أحكام ختامية

#### المادة 19 المدة والإنتهاء

- 1) لأي من الطرفين المتعاقدين الحق أن يبلغ الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية.
- 2) يجب إخطار منظمة الطيران المدني الدولي في نفس الوقت بهذا التبليغ، فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلا إذا جرى سحبه بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسليم التبليغ، فإنه يعتبر في حكم المبلغ به بعد مضي (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

#### المادة 20 التسجيل لدى الايكاو

يجب تسجيل هذه الاتفاقية لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

- (5) عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضها البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.
- (6) حينما تتوفر لأحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، أنه يحق للطرف الأول طلب إجراء مشاورات فورية مع نظيره. وتبدأ تلك المشاورات في غضون (30) من تاريخ الطلب. وستهدف هذه المشاورات إلى التوصل إلى اتفاق بشأن التدابير المناسبة للقضاء على الأسباب الفورية للقلق واعتماد الإجراءات اللازمة لتهيئة الظروف الأمنية المناسبة في إطار المعايير الأمنية لمنظمة الطيران المدني.
- (7) يتعين على كل طرف متعاقد اتخاذ مثل هذه التدابير التي قد يجدها قابلة للتطبيق، لضمان احتجاز طائرة خضعت لفعل الاستيلاء غير المشروع أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع في أراضيها، إلا إذا اقتضى رحيها حماية الحياة البشرية. كلما كان ذلك ممكناً، تتخذ هذه التدابير على أساس المشاورات المتبادلة.
- (8) يحق لكل طرف متعاقد في غضون ستين (60) يوماً من الإخطار (أو بفترة أقصر حسب ما يتم الاتفاق عليه ما بين سلطات الطيران)، في حال بدأت مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين بتشغيل الخدمات المنفق عليها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويحق لسلطاته المختصة بإجراء تقييم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتدابير الأمنية التي يجري تنفيذها أو المعتمزم تنفيذها من قبل مشغلي الطائرات فيما يتعلق بالرحلات القادمة من أو المغادرة إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول. تحدد سلطات الطيران في الطرفين سوياً الترتيبات الإدارية لإجراء مثل هذه التقييمات وتنفذ دون تأخير لضمان إجراء هذه التقييمات على وجه السرعة.

### الفصل السادس الأحكام الإجرائية

#### المادة 16 جداول التشغيل

يحق للطرف المتعاقد أن يطلب إخطاراً بالجدول الزمني من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الآخر - لأغراض التشغيل والموافقة - قبل ستين (60) يوماً من تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقاً لهذه الاتفاقية، ويشمل ذلك نوع الخدمة ونوع الطائرة وجدول مواعيد الرحلات. يجب أن تقدم سلطات الطيران إشعاراً بالموافقة في وقت مبكر من التاريخ الفعلي لجدول التشغيل أو التعديل على ذلك الجدول. يتحتم على كلا الطرفين المتعاقدين تقليل الأعباء الإدارية لمتطلبات وإجراءات التقديم قدر المستطاع. ينطبق ذلك أيضاً على التعديلات اللاحقة.

#### المادة 17 المشاورة والتعديل

- (1) تحقيقاً للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذه الاتفاقية واستيفاء شروطها بطريقة مرضية، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بتبادل وجهات النظر فيما بينها من حين لآخر.
- (2) يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذه الاتفاقية أو ملحقها. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال (60) يوماً من تاريخ تسلم مثل هذا الطلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك. ويمكن إجراء هذه المشاورة عن طريق المناقشة أو المشاورة.
- (3) يتم الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين على أي تعديل لهذه الاتفاقية على أن يتم التنفيذ من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية. تصبح هذه التعديلات سارية المفعول وفقاً لأحكام المادة 23 (الدخول حيز النفاذ) من هذه الاتفاقية.
- (4) على الرغم من أحكام الفقرة 3 من هذه المادة، فإن أي تعديل على ملحق هذه الاتفاقية يجب أن تتم الموافقة عليه من قبل سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين وأن يعتمد من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية يصبح ساري المفعول اعتباراً من التاريخ المحدد في المذكرات الدبلوماسية ما بينهم. لا ينطبق هذا الاستثناء على الفقرة 3 من هذه المادة في حالة إضافة أي حقوق حركة نقل جوي إلى الملحق المذكور أعلاه.

- (5) في حال إذا ما رفض ممثلي مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منح الإذن بإجراء تفتيش الساحة على طائرة تابعة لهم وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة 3 من هذه المادة فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلقاً جدياً كما هو مشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.
- (6) بناءً على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم إجراؤها، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا ما استنتج أن هذا الإجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.
- (7) يتوقف أي إجراء يتم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين 2 و 6 إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.
- (8) إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة عن سلطات الطيران لطرف متعاقد لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو فيما يتعلق بشأن أي طائرة تشغل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة تجيز أي اختلاف عن المعايير الموضوعية بموجب الاتفاقية، والذي بدوره قد تم تقديمه إلى منظمة الطيران المدني الدولي، يجوز في هذه الحالة لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب إجراء مشاورات وفقاً للمادة 17 (المشاورات والتعديلات) من هذه الاتفاقية مع سلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بهدف أن تتفق بأن الممارسة المعنية مقبولة لديها. في حالة الفشل في التوصل إلى اتفاق مرضي سيكون ذلك أساساً لتطبيق المادة 4 (إلغاء وتعليق الترخيص) من هذه الاتفاقية.
- (9) في حال قيام مملكة هولندا بتعيين مؤسسة نقل جوي تخضع إدارتها الفعلية بيد دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر سوف تطبق بالتساوي وفقاً لما جاء في هذه المادة فيما يخص تبني أو ممارسة أو بالاستمرار بمعايير السلامة من قبل تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي وكذلك بالنسبة لتصريح التشغيل الخاص بمؤسسة النقل الجوي هذه.

#### المادة 15 أمن الطيران

- (1) يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمسباً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التخلف غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 24 فبراير 1988م، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض اكتشافها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991م، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.
- (2) يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.
- (3) يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة وذلك إلى الحد المطبق من أحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لهذه الأحكام. في هذه الفقرة المرجح لأحكام أمن الطيران يشمل أي اختلاف يبلغ عنه الطرف المتعاقد المعني.
- (4) يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطعم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات (بما في ذلك الحقائب في مخزن الأمتعة) ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات وأن هذه الإجراءات تتكيف بما يلائم تزايد التهديدات. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

- (2) يجب الامتثال للقوانين واللوائح والأنظمة لأي من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالهجرة وجوازات السفر أو غيرها من وثائق السفر المعتمدة، والدخول، والتخليص، والجمارك والحجر الصحي، من قبل الطاقم أو الركاب و / أو نيابة عن البضائع والشحن والبريد المنقول بواسطة طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر لدى دخولها، وأثناء تواجدها وخروجها من أراضي الطرف المتعاقد المذكور.
- (3) لا يجوز أن يخضع الركاب والأمتعة والبضائع والبريد العابر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين الذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، إلا فيما يتعلق بالتدابير الأمنية المناهضة للعنف والقرصنة الجوية، لأكثر من رقابة مبسطة.
- (4) لا يعطي أي من الطرفين المتعاقدين الأفضلية لأي مؤسسة نقل جوي على مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر في تطبيق الجمارك والهجرة والحجر الصحي واللوائح المماثلة، أو في استخدام المطارات والممرات الهوائية وخدمات الحركة الجوية والمرافق المرتبطة بها الخاضعة لسيطرته.
- (5) على كل طرف متعاقد، بناءً على طلب الطرف المتعاقد الآخر، تقديم نسخ من القوانين واللوائح والإجراءات ذات الصلة المشار إليها في هذه الاتفاقية.

### المادة 13 الاعتراف بالشهادات والترخيص

- (1) شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك، في حالة الجزء الأوروبي من مملكة هولندا، وفقاً لقوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي وما زالت سارية المفعول، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية التي يتيحها هذا الاتفاق في الطرق المحددة، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة والتي قد يتم وضعها في المستقبل طبقاً للمعاهدة.
- (2) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه بواسطة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض الطيران فوق إقليمه.

### المادة 14 السلامة

- (1) يجوز لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرات والطائرات أو عملهما. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
- (2) إذا ما اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين، بعد هذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، فإن الطرف المتعاقد الأول يقوم بإخطار الطرف المتعاقد الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الإجراءات خلال (15) يوماً أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية (إلغاء وإيقاف التصريح).
- (3) على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة، فقد تم الاتفاق على أنه عند تشغيل أي طائرة من قبل شركة أو شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد الآخر إخضاع الطائرة أثناء تواجدها في إقليمه للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة "تفتيش الساحة") على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير اقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.
- (4) إذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة عن:
  - (أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة في وقت إجراء التفتيش، أو
  - (ب) قلق جدي من أن هناك قصور في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة بموجب المعاهدة في وقت إجراء التفتيش،
 فإن للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن الشهادات والترخيص لتلك الطائرة أو طاقمها صالحة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المادة 33 المعاهدة.

- (3) يمكن طلب إبقاء المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف أو رقابة سلطات الجمارك. لا يمكن تفسير أحكام هذه الفقرة بطريقة تجعل أي طرف متعاقد خاضعاً بالالتزام برد الرسوم الجمركية التي تم فرضها بالفعل على المواد المشار إليها أعلاه.
- (4) يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وقطع الغيار وخزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن الطائرة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها طبقاً لأنظمة الجمارك.
- (5) تغفى الأمتعة والبضائع والبريد العابر من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المماثلة.
- (6) تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة عند قيام مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بالدخول في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي، والتي بدورها تتمتع بمثل هذه الإعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر، بغرض الاستعارة أو النقل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأي من المواد المحددة في الفقرات (1)، (2) و (3) في هذه المادة.

### المادة (10) رسوم الاستخدام

- (1) لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين أو يسمح بالفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أي رسوم استخدام مقرونة بشروط لا تنقل موازنة عن أفضل الشروط الملائمة المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي في وقت تقييم الرسوم.
- (2) يشجع كل طرف متعاقد على عقد مشاورات بشأن رسوم المستخدمين ما بين السلطة المختصة بفرض رسوم الاستخدام، أو مقدم خدمات المطار أو مقدم الخدمات الجوية، ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم تلك الخدمات والتسهيلات التي تقدمها تلك السلطات أو مقدمي الخدمات، حيثما أمكن عملياً وذلك عبر المنظمات القائمة بتمثيل مؤسسات النقل الجوي. ويجب توجيه إخطار مدته قبل فترة معقولة لأي مقترحات لتغيير رسوم الاستخدام لمستخدمين تلك الخدمات لتمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء التعديلات. وأيضاً يشجع كل من الطرفين المتعاقدين سلطات فرض الرسوم المخولة أو مقدمي الخدمة وهؤلاء المستخدمين على تبادل المعلومات الخاصة بأجور المستخدمين.
- (3) لا يجوز اعتبار أي من الطرفين المتعاقدين مخالفاً لأحكام هذه المادة، إلا إذا: (1) أخفق في استعراض التهمة أو الممارسة التي تشكل موضوع شكوى مقدمة من قبل الطرف المتعاقد الآخر خلال مدة معقولة من الوقت، أو (2) بعد إجراء مثل هذا الاستعراض، قد فشل في اتخاذ جميع الإجراءات الواقعة ضمن حدود صلاحيته لمعالجة أي تهمة أو ممارسة لا تتفق مع هذه المادة.

### المادة (11) نقل الأرباح

يتعهد كل طرف متعاقد بمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في حرية تحويل فائض الإيرادات على المصروفات على أساس معدل التحويل المعمول به (متضمنة أية فوائد مكتسبة على الإيداعات المترقب تحويلها) المكتسبة في إقليمه من حصيلة نقل الركاب والأمتعة والشحنات البريادية والبضائع بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وفي حالة ما إذا كان هناك اتفاق خاص يحكم نظام الدفع بين الطرفين المتعاقدين يطبق ذلك الاتفاق.

### الفصل الخامس الأحكام التنظيمية

#### المادة 12 تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات

- (1) يجب الامتثال للقوانين واللوائح والأنظمة لكلي الطرفين المتعاقدين، والمتعلقة بدخول وخروج الطائرات العاملة في مجال الخدمات الجوية الدولية أو بتشغيل وملاحة هذه الطائرات، من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها وأثناء وحتى مغادرتها من الإقليم المذكور.

- 6) لدى تشغيل أو تقديم الخدمات الجوية على الطرق المحددة ، يجب أن تكون جميع ترتيبات أجرة الطائرات من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين حاصلة على موافقة مسبقة من سلطات الطيران المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 7) يتم تنفيذ الأنشطة المذكورة سلفاً في هذه المادة طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة الجانب الأوروبي من مملكة هولندا، يشمل قانون الاتحاد الأوروبي المعمول به.

#### المادة (7) استبدال الطائرات

- 1) يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة إجراء النقل الجوي الدولي في أي قطاع أو قطاعات من الطرق المحددة دون أي قيود فيما يتعلق بالتغيير في أية نقطة في الطريق المحدد، ونوع أو عدد الطائرات التي يتم تشغيلها، شريطة أن تكون حركة نقل إلى ما وراء مثل هذه النقطة في الاتجاه الخارجي هو امتداد من إقليم الطرف المتعاقد المسؤول عن تعيين مؤسسة النقل الجوي، وبالنسبة للاتجاه الداخلي، يكون النقل إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي بمثابة استمرار لحركة النقل (ذهاباً وإياباً) وراء هذه النقطة.
- 2) لأغراض عمليات استبدال الطائرات، يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة أن تستخدم معداتها الخاصة وأيضاً وفقاً للوائح الوطنية، المعدات المؤجرة، ويمكنها العمل بموجب ترتيبات تسويق تجارية و / أو تعاونية مع مؤسسات نقل جوي أخرى.
- 3) يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة استخدام أرقام رحلات مختلفة أو متطابقة لقطاعات عمليات استبدال الطائرات.

#### المادة 8 المنافسة العادلة

- 1) يجب أن تتوفر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد للتنافس في توفير النقل الجوي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
- 2) يجب أن يتخذ كل طرف متعاقد جميع الإجراءات المناسبة في نطاق اختصاصه للقضاء على جميع أشكال التمييز أو الممارسات التنافسية غير العادلة التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي لمؤسسات النقل الجوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 3) يجب على كل طرف متعاقد السماح لكل من مؤسسات النقل الجوي تحديد سعة النقل الجوي الدولي بناءً على طلب السوق. وفقاً لهذا الحق، لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يقوم بشكل منفرد بتحديد حجم مركبة النقل أو سعة أو انتظام الخدمة التي تقدمها، أو تحديد نوعية الطائرات المستخدمة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر. باستثناء ما قد يلزم لأسباب جمركية أو تقنية أو تشغيلية أو ببنية، وفقاً لشروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.
- 4) لا يجوز لأي طرف متعاقد الغرض على مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف الآخر متطلبات على حق الشفعة أو الرفض الأول، أو على نسبة التحميل (مثل راكب كويتي مقابل كل راكب هولندي) أو رسوم عدم الممانعة، أو أي شرط آخر فيما يتعلق بالسعة أو التردد أو حركة النقل الجوي التي لا تتوافق مع أغراض هذه الاتفاقية.

#### الفصل الرابع أحكام مالية

#### المادة 9 الضرائب والرسوم الجمركية والفرانض

- 1) تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة في الرحلات الجوية وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيت التشحيم وخزانات الطائرة والمواد الإعلانية والمواد الترويجية الموجودة على متنها، على أساس المعاملة بالمثل، من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية فرائض أو ضرائب أخرى وطنية أو محلية عند وصولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤمن على متن الطائرة حتى وقت رحيلها.
- 2) تعفى تجهيزات الوقود وزيت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة في الرحلات الجوية وخزانات الطائرة التي يتم إدخالها لإقليم كل طرف متعاقد بواسطة أو نيابة عن مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تزود بها الطائرة التي تشغلها هذه المؤسسة (المؤسسات) فقط لغرض استخدامها في تشغيلها لخدمات جوية دولية من كافة الرسوم والفرانض الوطنية بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو كانت هذه التجهيزات سوف تستخدم في جزء من رحلاتها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزود الطائرة فيه بهذه التجهيزات.

3) على الرغم مما سبق ذكره، تقدم مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لدى أحد الطرفين المتعاقدين، عند الطلب منها، إلى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر كافة المعلومات المتعلقة بالترفات، على سبيل التنويه فقط، على النحو والشكل المحدد من قبل هذه السلطات.

### المادة 6 الأنشطة التجارية

1. يسمح لكل مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين التالي:
    - أ- إنشاء مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للترويج وبيع خدمات النقل الجوي والخدمات المساعدة أو الإضافية (بما في ذلك الحق في بيع وإصدار أي تذكرة و / أو بوليصة نقل جوي، سواء كانت تذكرها الخاصة و / أو بوليصات الشحن الجوي لمؤسسات نقل جوي أخرى) وكذلك أي تسهيلات أخرى لازمة لتوفير النقل الجوي ،
    - ب- المشاركة في بيع النقل الجوي والخدمات المساعدة أو التكميلية بشكل مباشر أو حسب اختيارها، من خلال وكلائها، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن يكون شراء هذا النقل متاحاً لأي شخص وفقاً للقوانين واللوائح السارية ذات الصلة.
    - ت- بيع هذا النقل والخدمات المساعدة أو التكميلية ويجب أن يكون لأي شخص حرية شراء هذا النقل والخدمات المساعدة أو التكميلية بأي عملة.
  2. يحق لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر طاقم العمل الخاص بها حسب ما تتطلبه لتقديم النقل الجوي والخدمات المساعدة والتكميلية من موظفين إداريين وموظفي مبيعات وقنيين وموظفي عمليات.
  3. يجوز تلبية متطلبات الموظفين تلك، وفقاً لما تراه مؤسسة النقل الجوي المعينة مناسباً، إما من قبل الموظفين التابعين لها أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي أخرى تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، و مرخص لها ببدء هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
  4. يحق لكل مؤسسة نقل جوي معيّنة أداء المناولة الأرضية الخاصة بها ("المناولة الذاتية") في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أو ، حسب خيارها ، الحق في الانتقاء ما بين الموردين المتنافسين الذين يوفر خدمات المناولة الأرضية سواء بشكل مجزئ أو كلي. قد يخضع هذا الحق للقوانين واللوائح المطبقة لدى كل طرف متعاقد، وللقيود المنوطة بقيود محددة من المساحة أو السعة المتاحة. يجب أن تعامل كل مؤسسة نقل جوي معيّنة على أساس غير تمييزي فيما يتعلق بحصولها على خدمات المناولة الذاتية والمناولة الأرضية أو تلك المقدمة من المورد أو الموردين. يتم تنفيذ أنشطة المناولة الأرضية وفقاً لقوانين وأنظمة كل طرف متعاقد، بما في ذلك، في حالة مملكة هولندا، قانون الاتحاد الأوروبي.
  5. عند تقديم أو تشغيل الخدمات الجوية على الطرق المحددة ، يجوز لمؤسسة نقل جوي معيّنة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات تسويق تجاري و / أو تعاوني ، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الأماكن المحجوزة والتشارك في رمز الرحلة، مع:
    - مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي تابعة لذات الطرف المتعاقد،
    - مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر،
    - مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي تابعة لبلد ثالث، شريطة أن تسمح هذه الدولة الثالثة بترتيبات مماثلة ما بين مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ومؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعيّنة التابعة للبلد الثالث التي تشارك في خدمات من وإلى وعبر هذه الدولة الثالثة،
    - متعهد للنقل البري للشحن والبضائع في أي بلد،
 شريطة أن تكون جميع مؤسسات النقل الجوي في مثل هذه الترتيبات:
    - حاصلة على إذن التشغيل المناسب،
    - مستوفية للمتطلبات المطبقة عادة على مثل هذه الترتيبات، و
    - يجب أن توضح (مؤسسة النقل الجوي) للمشتري عند شراءه التذاكر لدى نقاط البيع ماهي مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التي ستقوم بتشغيل كل قطاع من قطاعات الخدمة، وهي مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التي أبرم المشتري تعاقداً معها.
- سيتم اعتبار كل رحلة رمز مشترك يتم تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى أي من البلدين كرحلة (1) واحدة، في حين لن يتم احتساب خدمات مشاركة الرمز الخاصة بالشركة المسوقة كرحلة واحدة. تحتاج كافة الترتيبات المتعلقة بتشارك الرمز إلى موافقة مسبقة من سلطات الطيران المعنية قبل التنفيذ.

3. إن لم تكن ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، أو لم تكن الرقابة الفعلية للمؤسسة في يد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة، و/أو مواطني هذه الدول، أو
4. إن كانت مؤسسة النقل الجوي مصرحاً لها بالفعل بالتشغيل بموجب اتفاقية ثنائية ما بين دولة الكويت ودولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي، ويمكن لدولة الكويت أن تثبت أنه من خلال ممارسة حقوق النقل بموجب هذه الاتفاقية على طريق جوي يتضمن نقطة في دولة أخرى في الاتحاد الأوروبي، ستتحال مؤسسة النقل الجوي على القيود المفروضة على حقوق النقل بموجب اتفاقية ثنائية بين دولة الكويت وتلك الدولة العضو الأخر في الاتحاد الأوروبي، أو
5. أن تكون مؤسسة النقل الجوي حاصلة على شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو في الاتحاد الأوروبي لا يوجد بينها وبين دولة الكويت اتفاق خدمات جوية ثنائي، وتكون الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي هذه قد رفضت منح حق نقل لمؤسسات نقل جوية معينة من قبل دولة الكويت.

ب - في حالة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة الكويت:

1. إن لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة الكويت أو مرخصة وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الكويت، أو
2. إن لم تكن ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد دولة الكويت، أو
3. إن لم تكن ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، أو لم تكن السيطرة الفعلية للمؤسسة في يد دولة الكويت، و/أو مواطنيها.

ج- في حال أخفقت مؤسسة النقل الجوي في الامتثال للقوانين واللوائح لدى الطرف المتعاقد الذي يمنح هذه الامتيازات، أو فشلت في التشغيل طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، خاصة المواد المتعلقة بسلامة وأمن الطيران و ما لم يكن الإيقاف الفوري للتشغيل أو فرض الشروط ضرورياً لمنع الاستمرار في انتهاك القوانين واللوائح أو في مصلحة سلامة الطيران، شريطة ألا يتم ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

2) في حال اتخذ أحد الطرفين المتعاقدين إجراءً طبقاً لأحكام هذه المادة فإن الحقوق الأخرى لكل من الطرفين المتعاقدين لا تتأثر.

### الفصل الثالث الأحكام التجارية

#### المادة 5 التعريفات

- 1) يتم تحديد التعريفات المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية والتي يتم تشغيلها من / إلى / عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بواسطة كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بمستويات معقولة، مع الأخذ بالاعتبار الواجب لجميع العوامل ذات الصلة، بما في ذلك تكلفة التشغيل والأرباح المعقولة وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.
- 2) لا يلزم تقديم التعريفات المقررة بموجب الفقرة 1 من هذه المادة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين لدى سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، وعلى الرغم مما سبق ذكره، يحق لكل طرف متعاقد التدخل في حال:
- أ- منع أي رسوم أو ممارسات تمييزية غير مبررة،
- ب- حماية المستهلكين من التعريفات والرسوم العالية بشكل غير مبرر أو تقييدية وذلك نتيجة لاستغلال وضع مهيمن، و
- ت- حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المخفضة بصورة اصطناعية

(2) ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يخول مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين المشاركة في النقل الجوي بين نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر (النقل الداخلي بواسطة شركة أجنبية/لا تنتمي لإقليم الطرف المتعاقد الآخر)

### المادة 3 التعيين والتصريح

- (1) يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية، مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة و سحب هذا التعيين من أي مؤسسة نقل جوي أو استبدالها بأخرى معينة سابقاً.
- (2) يتم تنفيذ هذا التعيين بموجب إخطار كتابي بين سلطات الطيران لكلي الطرفين المتعاقدين.
- (3) يجوز أن يُطلب من مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إرضاءً للطرف المعاهد الآخر إثبات استيفائها لكافة الشروط التي تنص عليها القوانين واللوائح التي يطبقها بشكل معتاد ومعقول في تشغيل خدمات جوية دولية وفقاً لأحكام المعاهدة.
- (4) عند استلام هذا التعيين، تقوم سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بمنح التراخيص و التصاريح المناسبة بأقل قدر ممكن من التأخير في الإجراءات، شريطة أنه:

أ- في حال مؤسسة نقل جوي معينة من قبل حكومة مملكة هولندا:

1. أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم مملكة هولندا بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي، ولديها ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، و
  2. أن تكون ممارسة الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي تحت سلطة الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة مشغل جوي للمؤسسة، وأن يتم تحديد سلطة الطيران ذات الصلة بشكل واضح في التعيين، و
  3. أن تعود ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، والرقابة الفعلية للمؤسسة إلى دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و/أو مواطني هذه الدول.
- ب- في حال مؤسسة نقل جوي معينة من قبل دولة الكويت:
1. أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم دولة الكويت، ولديها ترخيص بالتشغيل ساري المفعول طبقاً للقوانين المعمول بها في دولة الكويت؛ و
  2. أن تكون ممارسة الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي تحت سلطة دولة الكويت وهي المسؤولة عن إصدار شهادة مشغل جوي للمؤسسة؛ و
  3. أن تعود ملكية مؤسسة النقل الجوي، مباشرة أو من خلال حصة الأغلبية، والرقابة الفعلية للمؤسسة إلى دولة الكويت و/أو مواطنيها.
- (5) عندما يتم تعيين مؤسسة نقل جوي وإصدار تصريح لها بناءً على هذه المادة، فإنه يجوز لها أن تبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

### المادة 4 إلغاء وإيقاف التصريح

(1) لكل طرف متعاقد الحق في رفض منح أو إلغاء التصريح بالتشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق الممنوحة في هذه الاتفاقية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض شروط على ممارسة هذه الحقوق وفق ما يراه ضرورياً، في الحالات التالية:

- أ- في حالة مؤسسة نقل جوي معينة من قبل حكومة مملكة هولندا:
  1. إن لم تكن مؤسسة نقل جوي قد تأسست في إقليم مملكة هولندا بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي، أو لم يكن لديها ترخيص ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو
  2. إن لم تكن ممارسة أو الحفاظ على الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي للمؤسسة أو لم تكن محتقظة بهذه السيطرة، أو إن لم تكن سلطات الطيران ذات صلة محددة بشكل واضح في التعيين، أو

## الفصل الأول: التمهيد

### المادة 1 التعاريف

- لغرض هذه الاتفاقية:
- (أ) مصطلح "سلطات الطيران" يعني بالنسبة لدولة الكويت، الإدارة العامة للطيران المدني، بالنسبة إلى مملكة هولندا، وزير البنية التحتية وإدارة المياه، أو في أي من الحالتين، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بأية مهام التي تمارسها هذه السلطات حالياً،
- (ب) المصطلحات "خدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة"، تعني الخدمات الجوية الدولية لأغراض هذه الاتفاقية والطرق المحددة في الملحق التابع لهذه الاتفاقية،
- (ت) المصطلح "الاتفاقية" يعني هذه الاتفاقية والملحق المرفق بها وأي تعديلات يتم إدخالها على الاتفاقية أو الملحق.
- (ث) المصطلحات "خدمة جوية"، "خدمة جوية دولية"، "مؤسسة نقل جوي"، "هبوط لأغراض غير تجارية"، تفسر كلها بالمعاني المحددة لها في المادة 96 من المعاهدة
- (ج) مصطلح "استبدال الطائرات" يعني تشغيل أحد الخدمات المتفق عليها من قبل مؤسسة نقل جوي معينة بحيث يتم تشغيل قطاع أو أكثر من الطريق المحدد من قبل طائرات مختلفة.
- (ح) مصطلح "المعاهدة" يعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 بما في ذلك أي ملحق تم تبنيه وفقاً للمادة 90 من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقاً للمادتين 90 و94 طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم تبنيها من قبل الطرفين المتعاقدين،
- (خ) مصطلح "مؤسسة نقل جوي معينة" يعني مؤسسة النقل الجوي المعينة والمرخصة طبقاً للمادة (3) (التعيين والتصريح) من هذه الاتفاقية.
- (د) مصطلح "مخازن" يعني المواد ذات الطبيعة الاستهلاكية الجاهزة المعتمزم استعمالها أو بيعها على متن الطائرة خلال الرحلات بما في ذلك المون والمعدات.
- (ذ) مصطلح "التعرفة" يعني أي مبلغ، باستثناء الفرائض الحكومية، قد تم أو سيتم تحصيله من قبل مؤسسة نقل الجوي، مباشرة أو عن طريق وكلائها، على أي شخص أو كيان لنقل الركاب (وأمتعتهم) والبضائع (باستثناء البريد) في النقل الجوي، بما في ذلك:
1. الشروط التي تحكم توافر وتطبيق التعرفة، و
  2. الرسوم والشروط الخاصة بأي خدمات مساعدة لمثل هذا النقل الذي تقدمه مؤسسة النقل الجوي،
- (ر) مصطلح "الإقليم" بالنسبة للطرفين المتعاقدين يفسر بالمعنى المحدد في المادة 2 من المعاهدة
- (ز) مصطلح "اجور المستخدمين" يعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران أو الخدمات ذات صلة بهذه المرافق.
- (س) مصطلح "السعة" يعني عدد الرحلات الأسبوعية و (نظام ترتيب) نوع الطائرة المستخدمة على الطرق المعروضة للمسافرين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة،
- (ش) إن عبارة "دولة عضو في الاتحاد الأوروبي" تعني أي دولة أصبحت أو قد تصبح طرفاً متعاقداً في معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي،
- (ص) يقصد بمصطلح "المواطنون"، بالنسبة لمملكة هولندا، يجب فهمها على أنها إشارة إلى مواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي،
- (ض) إن الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي في مملكة هولندا يجب فهمها على أنها تعني مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل حكومة مملكة هولندا.

## الفصل الثاني الأهداف

### المادة 2 منح الحقوق

- (1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما هو منصوص عليه خلاف ذلك في الملحق، الحقوق التالية بغرض تشغيل خدمات جوية دولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر:
- (أ) حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط،
- (ب) حق التوقف لأغراض غير تجارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، و
- (ج) الحق في التوقف في إقليمها أثناء تشغيل خدمة متفق عليها على طريق محدد، لغرض حمل وإنزال حركة نقل جوي دولي من ركاب وأمتعة وشحن وبريد، بشكل منفصل أو مشترك.



اتفاقية  
ما بين  
مملكة هولندا  
و  
دولة الكويت  
بشأن الخدمات الجوية ما بين وفيما وراء أقاليمهما

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Koeweit inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

Preambule

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Staat Koeweit, hierna te noemen de verdragsluitende partijen;

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

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

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Koeweit ten behoeve van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

INLEIDING

Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:
  - a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Staat Koeweit betreft, het Directoraat-Generaal voor burgerluchtvaart; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
  - b. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;

- c. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;
- d. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
- e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
- f. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
- g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- h. wordt onder „boordprovand” verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- i. wordt onder „tarief” verstaan elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht 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 dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
- j. heeft „grondgebied” met betrekking tot een verdragsluitende partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- k. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
- l. wordt onder „capaciteit” verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan het publiek wordt geboden;
- m. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie” verstaan een staat die nu of in de toekomst verdragsluitende partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag inzake de werking van de Europese Unie;
- n. wordt de term „onderdanen”, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, geacht te verwijzen naar onderdanen van lidstaten van de Europese Unie;
- o. worden verwijzingen in dit Verdrag naar (een) luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden uitgelegd als verwijzingen naar (een) door het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij(en).

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:
  - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
  - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes en de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Deze aanwijzing geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving tussen de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen.
3. Van de door een van de verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen kan verlangd worden dat zij bewijst of bewijzen in staat te zijn te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wetten en voorschriften die door deze verdragsluitende partij gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.
4. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de regering van het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
    - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
  - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de regering van de Staat Koeweit:
    - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Staat Koeweit gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Staat Koeweit; en
    - ii. de Staat Koeweit daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Staat Koeweit en/of van onderdanen van de Staat Koeweit.
5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met dit artikel, kan zij op elk moment beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag.

### Artikel 4

#### *Intrekking en schorsing van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht een exploitatievergunning te weigeren of in te trekken, de uitoefening van de rechten die in dit Verdrag zijn toegekend aan een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te schorsen of aan de uitoefening van dergelijke rechten de voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht, wanneer:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de regering van het Koninkrijk der Nederlanden:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
    - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
    - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten; of
    - iv. de luchtvaartmaatschappij reeds luchtdiensten mag exploiteren uit hoofde van een bilateraal verdrag tussen de Staat Koeweit en een andere lidstaat van de Europese Unie en de Staat Koeweit kan aantonen dat hij door het uitoefenen van verkeersrechten uit hoofde van dit Verdrag op een route die een

- punt in die andere lidstaat van de Europese Unie omvat de door het verdrag tussen de Staat Koeweit en die andere lidstaat van de Europese Unie opgelegde beperkingen in verkeersrechten zou omzeilen; of
- v. de luchtvaartmaatschappij beschikt over een bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door een lidstaat van de Europese Unie en er geen bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen de Staat Koeweit en deze lidstaat van de Europese Unie is en deze lidstaat van de Europese Unie de door de Staat Koeweit aangewezen luchtvaartmaatschappijen verkeersrechten heeft geweigerd.
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de regering van de Staat Koeweit:
- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Staat Koeweit of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Staat Koeweit; of
  - ii. de Staat Koeweit niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Staat Koeweit en/of van onderdanen van de Staat Koeweit.
- c. in elk geval waarin de luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van de verdragsluitende partij die deze voorrechten verleent na te leven of anderszins nalaat te handelen in overeenstemming met de in dit Verdrag voorgeschreven voorwaarden, met name de artikelen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, op voorwaarde dat, tenzij onmiddellijke schorsing of oplegging van voorwaarden essentieel is om een verdere inbreuk op de wetten en voorschriften te voorkomen of in het belang van de veiligheid van de luchtvaart, dit recht slechts wordt uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij.
2. Maatregelen die de ene verdragsluitende partij ingevolge dit artikel mocht nemen, laten de rechten van beide verdragsluitende partijen onverlet.

### HOOFDSTUK III

#### COMMERCIEËLE BEPALINGEN

##### Artikel 5

###### *Tarieven*

1. De tarieven voor internationale luchtdiensten naar/van/via het grondgebied van een verdragsluitende partij worden door elke aangewezen luchtvaartmaatschappij vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, met inbegrip van de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.
2. De op grond van het eerste lid van dit artikel vastgestelde tarieven hoeven niet door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij ter kennis te worden gebracht van de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Niettegenstaande het voorgaande heeft elke verdragsluitende partij het recht in te grijpen teneinde:
  - a. onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken te voorkomen;
  - b. consumenten te beschermen tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
  - c. luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn.
3. Onverminderd het voorgaande dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij op verzoek de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij uitsluitend ter kennisgeving informatie over tarieven te verstrekken op de wijze en in de vorm zoals door de autoriteiten gespecificeerd.

##### Artikel 6

###### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij toegestaan:
  - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
  - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks of, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar (hun) agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bij-

komende of aanvullende diensten, met inachtneming van de wetten en voorschriften van die verdragsluitende partij. Elke persoon is in staat dit vervoer te kopen in overeenstemming met de relevante van toepassing zijnde wetten en voorschriften;

- c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij mag/mogen, het in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel zenden naar en doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht kan onderworpen zijn aan de wetten en voorschriften die elke verdragsluitende partij toepast en kan worden beperkt door specifieke beperkingen qua beschikbare ruimte of capaciteit. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling of gronddiensten verricht door een aanbieder of aanbieders behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke verdragsluitende partij en in het geval van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van verkoop aangaan, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen en code-sharing met:

- (een) luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
  - (een) luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij;
  - (een) luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land, mits dit derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij en de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het derde land inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt;
  - een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land,
- op voorwaarde dat elke luchtvaartmaatschappij die aan dergelijke regelingen deelneemt:
- in het bezit is van de desbetreffende exploitatievergunning;
  - voldoet aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn; en
  - ten aanzien van elk door haar verkocht ticket aan de koper op de plaats van verkoop duidelijk maakt welke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen welke sector van de dienst feitelijk verzorgt of verzorgen en met welke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat.

Elke code-sharing frequentie die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk land wordt geëxploiteerd wordt als één (1) frequentie aangemerkt, terwijl de code-sharing diensten van de verkopende vervoerder niet als frequentie worden aangemerkt.

Alle code-sharing regelingen dienen vooraf door de desbetreffende luchtvaartautoriteiten te worden goedgekeurd alvorens ze worden uitgevoerd.

6. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes dienen alle wet-lease regelingen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij vooraf te worden goedgekeurd door de desbetreffende luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen.

7. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere verdragsluitende partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

## Artikel 7

### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, mits bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasede uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met andere luchtvaartmaatschappijen.

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

#### Artikel 8

##### *Eerlijke concurrentie*

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke verdragsluitende partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nadelig beïnvloeden.

3. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

4. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij verplichte voorrangverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis op ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

#### HOOFDSTUK IV

#### FINANCIËLE BEPALINGEN

#### Artikel 9

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale rechten en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene verdragsluitende partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen rechten en heffingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de reis die worden afgelegd boven het grondgebied van de verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen.

3. 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 een verdragsluitende partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

4. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteit.

ten van die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

5. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare belastingen.

6. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij contracten heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde ontheffingen geniet van de andere verdragsluitende partij, voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

#### Artikel 10

##### *Gebruikersheffingen*

1. De verdragsluitende partijen leggen geen gebruikersheffingen op aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij, of staan toe dat deze worden opgelegd, onder voorwaarden die minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

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

3. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij: i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

#### Artikel 11

##### *Overmaking van gelden*

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

### HOOFDSTUK V

#### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

#### Artikel 12

##### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door bemanningsleden of passagiers en/of ten behoeve van vracht en post vervoerd door

de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij vanaf de binnenkomst op en tot en met het vertrek van het grondgebied van eerstgenoemde verdragsluitende partij.

3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

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

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

#### Artikel 13

##### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene verdragsluitende partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven – en in het geval van het Europese deel van Nederland mede in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de EU – en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst mogelijk vast te stellen minimumeisen.

2. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

#### Artikel 14

##### *Veiligheid*

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

2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een mogelijk overeen te komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

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

4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

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

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

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

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

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

8. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in artikel 13 (Erkenning van bewijzen en vergunningen) van dit Verdrag bedoelde vergunningen of bewijzen, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van een verdragsluitende partij aan een persoon of (een) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) of ten aanzien van een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde normen, en welke afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij verzoeken om overleg in overeenstemming met artikel 17 (Overleg en wijziging) van dit Verdrag met de luchtvaartautoriteiten van die verdragsluitende partij teneinde zich ervan te vergewissen dat het gebruik in kwestie voor hen aanvaardbaar is. Indien zij er niet in slagen tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

9. Indien het Koninkrijk der Nederlanden een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, 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 Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

## Artikel 15

### *Beveiliging van de luchtvaart*

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

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

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het

Verdrag van Chicago en verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn, de exploitanten die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of permanent zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de normen voor de beveiliging van de luchtvaart heeft mede betrekking op afwijkingen waarvan de desbetreffende verdragsluitende partij kennisgeving heeft gedaan.

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

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

6. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het elimineren van directere redenen tot zorg en het, in het kader van de ICAO-beveiligingsnormen, nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een passende veiligheidssituatie.

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

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

## HOOFDSTUK VI

### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 16

##### *Dienstregeling*

Een verdragsluitende partij kan – om operationele redenen en ter goedkeuring – verlangen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij zestig (60) dagen voor aanvang van haar voorgenomen diensten kennis geeft/geven van de omschreven routes in overeenstemming met dit Verdrag, met inbegrip van het type dienst, het type luchtvaartuig en de timeslots. De luchtvaartautoriteiten doen ruim voordat een dienstregeling of wijziging van kracht wordt kennisgeving van goedkeuring. Beide verdrag-

sluitende partijen beperken de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures voor indiening tot een minimum. Dit geldt eveneens voor latere wijzigingen.

#### Artikel 17

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de Bijlage daarbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

3. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 23 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

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

#### Artikel 18

##### *Regeling van geschillen*

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

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

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

3. 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.

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

5. De beslissing van het scheidsgerecht is definitief en bindend voor de partijen bij het geschil.

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

HOOFDSTUK VII  
SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

*Duur en beëindiging*

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.
2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst van de kennisgeving van beëindiging te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

*Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

*Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst of dat verdrag voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.
3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Artikel 22

*Toepasselijkheid van dit Verdrag*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland.

Artikel 23

*Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.
2. De Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Koeweit inzake luchtdiensten, ondertekend te Koeweit op 7 januari 1973, houdt op van toepassing te zijn op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage, op 16 oktober 2019, in tweevoud, in de Engelse, de Nederlandse en de Arabische taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag of de Bijlage erbij is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

Ing. JAN HENDRIK DRONKERS  
Directeur Generaal  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

*Voor de Staat Koeweit,*

Ing. YOUSEF AL FOUZAN  
Directeur Generaal  
Directoraat Generaal van de Burgerluchtvaart

---

**Bijlage**

*Routetabel*

*Deel 1:*

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij(en) aangewezen door de Staat Koeweit:

Elk punt in Koeweit – elk tussenliggend punt – elk punt in Nederland – elk verder gelegen punt en vice versa

*Deel 2:*

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

Elk punt in Nederland – elk tussenliggend punt – elk punt in Koeweit – elk verder gelegen punt en vice versa

*Opmerking:*

Tussenliggende punten en verder gelegen punten kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten.

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the State of Kuwait for Air Services between and beyond their respective Territories**

Preamble

The Kingdom of the Netherlands

and

the State of Kuwait, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the State of Kuwait for Air Services between and beyond their respective Territories;

Have agreed as follows:

CHAPTER I

INTRODUCTION

Article 1

*Definitions*

1. For the purpose of this Agreement:

- a) the term "Aeronautical Authorities" means, for the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation; and, for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b) the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

- c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the 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;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i) the term "Tariff" means any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, 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 the Airline;
- j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- k) the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- l) the term "Capacity" means the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);
- m) the term "Member State of the European Union" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- n) the term "Nationals", in the case of the Kingdom of the Netherlands, shall be understood as referring to Nationals of Member States of the European Union;
- o) references in this Agreement to Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to Airline(s) designated by the Kingdom of the Netherlands.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### 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 Services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its Territory without landing;
- b) the right to make Stops for non-traffic purposes in its Territory; and
- c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, 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 (cabotage).

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party an Airline or Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes and to withdraw the designation of any Airline or to substitute another Airline for one previously designated.

2. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
3. The Airline or Airlines designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of International Air Services in conformity with the provisions of the Convention.
4. Upon receipt of such designation the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - a) in the case of an Airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty on European Union and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Member State of the European Union responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and the Airline is effectively controlled by a Member State of the European Union or the European Free Trade Association and/or by Nationals of such states.
  - b) in the case of an Airline designated by the Government of the State of Kuwait:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the State of Kuwait and has a valid Operating License in accordance with Kuwaiti law; and
    - (ii) the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the Airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and the Airline is effectively controlled by the State of Kuwait and/or by its nationals.
5. When an Airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the Agreed Services, in accordance with the provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization, suspend the exercise of the rights granted in this Agreement to an Airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary, where:
  - a) in the case of an Airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty on European Union or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Union responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
    - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, and the Airline is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by Nationals of such states; or
    - (iv) the Airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the State of Kuwait and another Member State of the European Union and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another Member State of the European Union, the Airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the State of Kuwait and that other Member State of the European Union; or
    - (v) the Airline holds an Air Operator's Certificate issued by a Member State of the European Union and there is no bilateral Air Services agreement between the State of Kuwait and that Member State of the European Union, and that Member State of the European Union has denied traffic rights to the Airlines designated by the State of Kuwait.
  - b) in the case of an Airline designated by the Government of the State of Kuwait:
    - (i) the Airline is not established in the Territory of the State of Kuwait or is not licensed in accordance with the applicable laws of the State of Kuwait; or
    - (ii) the State of Kuwait is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the Airline; or
    - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, and the Airline is not effectively controlled by the State of Kuwait and/or by its nationals.
  - c) in any case where the Airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, especially with Articles on Aviation Safety and Security, provided that, unless immediate sus-

pension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws and regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

2. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

### CHAPTER III

#### COMMERCIAL PROVISIONS

##### Article 5

###### *Tariffs*

1. The Tariffs in respect of International Air Services operated to/from/through the Territory of either Contracting Party shall be established by each Designated Airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the Tariffs of other Airlines.

2. The Tariffs established under paragraph 1 of this Article shall not be required to be filed by the Designated Airline(s) of one Contracting Party with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) prevent unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
- b) protect consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protect Airlines from Tariffs that are artificially low.

3. Notwithstanding the foregoing, the Designated Airline(s) of one Contracting Party shall provide, on request, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party information relating to the Tariffs, for notification purposes only, in a manner and format as specified by such Authorities.

##### Article 6

###### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

- a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b) to engage, in the Territory of the other Contracting Party and subject to the laws and regulations of that Contracting Party, in the sale of air transportation and ancillary or supplementary services directly or, at its discretion, through its agents. Any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations;
- c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.

2. The Designated Airline(s) of each 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 and ancillary or supplemental services.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, 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, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.

4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling ("self-handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right may be subject to the laws and regulations applied by each Contracting Party and the restrictions justified by specific constraints of available space or Capacity. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Netherlands, European Union law.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of one Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked-space, and code-sharing, with:

- an Airline(s) of the same Contracting Party;
- an Airline(s) of the other Contracting Party;
- an Airline(s) of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the Airline(s) of the one Contracting Party and Designated Airline(s) of the third country involved on services to, from and via such third country;
- a cargo surface transportation provider of any country, provided that all Airlines in such arrangements:
  - hold the appropriate operating authorization;
  - meet the requirements normally applied to such arrangements; and
  - must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which Airline or Airlines will actually operate each sector of the service and with which Airline or Airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

Each code-sharing frequency operated by the Designated Airlines of either country will count as one (1) frequency, whereas the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency. All code-sharing arrangements need prior approval of the appropriate Aeronautical Authorities before implementation.

6. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, all wet-lease arrangements by a Designated Airline of either Contracting Party shall have the prior approval of the appropriate Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

7. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands, this includes applicable European Union law.

#### Article 7

##### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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 and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

#### Article 8

##### *Fair Competition*

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

2. Each Contracting 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 a Designated Airline of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

*Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, 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 airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and 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 that aircraft while operating International Air Services, no 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 performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.
4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and 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 Contracting 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.
5. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
6. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline of one Contracting Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

Article 10

*User Charges*

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the Designated Airlines of the other Contracting Party User Charges on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on User Charges between its competent charging authority or airport or air navigation service provider and Airlines using the service and facilities provided by those charging authorities or service provider, where practicable through those Airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in User Charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority, or service provider, and such users to exchange appropriate information concerning User Charges.
3. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable period of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

*Transfer of Funds*

Either Contracting Party undertakes to grant the Designated Airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer, at the applicable rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure (including any

interest earned on deposit awaiting remittance) achieved in its Territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments, cargo and ancillary or supplemented services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

## CHAPTER V

### REGULATORY PROVISIONS

#### Article 12

##### *Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into 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 their entrance into, and until and including their 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 crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in 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.
4. 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.
5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

#### Article 13

##### *Recognition of Certificates and Licenses*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, in accordance with EU laws and regulations, and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.
2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

#### Article 14

##### *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 or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised 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 (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

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

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the 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 certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

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

8. If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in Article 13 (Recognition of Certificates and Licenses) of this Agreement, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or Designated Airline(s) or in respect of an aircraft operating the Agreed Services on the Specified Routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.

9. When the Kingdom of the Netherlands has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Union, 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 Member State of the European Union and in respect of the operating authorization of that Airline.

#### Article 15

##### *Aviation Security*

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their Territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within, the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the immediate reasons of worry and to adopt, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

8. Each Contracting Party shall have the right, in the event that the Designated Airline or Airlines of one Contracting Party commences operations of Agreed Services to the Territory of the other Contracting Party, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its appropriate Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 16

##### *Timetable*

A Contracting Party may require notification of the timetable by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party – for operational purposes and approval – sixty (60) days in advance of its intended services on the Specified Routes in accordance with this Agreement including the type of service, the type of aircraft and the Time Slots. The Aeronautical Authorities will give notice of approval well in advance of the effective date of the timetable or a timetable modification. Both Contracting Parties shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures. This likewise applies to later changes.

Article 17

*Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
3. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendments shall enter into force in accordance with the provisions of Article 23 (Entry into Force) of this Agreement.
4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

Article 18

*Settlement of Disputes*

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

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 19

*Duration and Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.
2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20

*Registration with ICAO*

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

*Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

Article 22

*Applicability of this Agreement*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands only.

Article 23

*Entry into force*

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.
2. The Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the State of Kuwait relating to Air Services, signed at Kuwait on 7 January 1973 will cease to have effect on the date of entry into force of this Agreement.

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

DONE at The Hague, this 16<sup>th</sup> day of October 2019, in two originals, each in the English, Dutch and Arabic languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

Eng. JAN HENDRIK DRONKERS  
Director General  
Ministry of Infrastructure and Water Management

*For the State of Kuwait,*

Eng. YOUSEF AL FOUZAN  
Director General  
Directorate General of Civil Aviation

---

**Annex**

*Schedule*

*Section 1:*

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the State of Kuwait:

Any Point(s) in Kuwait – Any Intermediate Point(s) – Any Point(s) in the Netherlands – Any Point(s) beyond and v.v

*Section 2:*

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:

Any Point(s) in the Netherlands – Any Intermediate point(s) – Any Point(s) in Kuwait – Any Point(s) beyond and v.v

*Note:*

Intermediate points and points beyond may, at the option of the Designated Airline(s), be omitted on any or all flights.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET L'ÉTAT DU KOWEÏT  
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES  
RESPECTIFS ET AU-DELÀ

*Préambule*

Le Royaume des Pays-Bas et l'État du Koweït, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

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

Désireux de contribuer à l'essor de l'aviation civile internationale,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans les services aériens internationaux,

Désireux de conclure entre le Royaume des Pays-Bas et l'État du Koweït un accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.. INTRODUCTION

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord :

- a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de l'État du Koweït, la Direction générale de l'aviation civile ; dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des infrastructures et de la gestion des eaux ; dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités ;
- b) les termes « service convenu » et « route spécifiée » désignent respectivement les services aériens internationaux visés dans le présent Accord et les routes spécifiées dans l'annexe du présent Accord ;
- c) le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toute modification y relative ;
- d) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;
- e) le terme « changement d'aéronef » désigne l'exploitation, par une entreprise de transport aérien désignée, de l'un des services convenus de telle manière qu'un ou plusieurs segments de la route spécifiée soient desservis par des aéronefs différents ;
- f) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend

toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux annexes ou à la Convention adoptée en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdites annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiées par elles ;

- g) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne l'entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;
- h) le terme « provisions » désigne les articles prêts pour la consommation, destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat ;
- i) le terme « tarif » désigne tout montant, à l'exclusion des prélèvements gouvernementaux, facturé ou devant être facturé par l'entreprise de transport aérien, directement ou par l'intermédiaire de ses agents, à toute personne ou entité pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et de marchandises (à l'exclusion du courrier) dans le cadre du transport aérien, y compris :
- I) les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif ;
- II) les frais et les conditions de tous les services auxiliaires à ce transport qui sont offerts par l'entreprise de transport aérien ;
- j) le terme « territoire », en ce qui concerne l'une ou l'autre Partie contractante, a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention ;
- k) le terme « redevance pour service rendu » désigne les redevances imposées aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou la prestation de services d'aéroports, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les installations et services connexes ;
- l) le terme « capacité » désigne la combinaison de la fréquence hebdomadaire des vols et (de la configuration) du type d'aéronef utilisé sur la route proposée au public par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées ;
- m) le terme « État membre de l'Union européenne » désigne un État qui est ou sera partie contractante au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- n) le terme « ressortissant » désigne, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, les ressortissants d'États membres de l'Union européenne ;
- o) toute référence dans le présent Accord à une ou plusieurs entreprises de transport aérien du Royaume des Pays-Bas est considérée comme visant une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par le Royaume des Pays-Bas.

## CHAPITRE II. OBJECTIFS

### *Article 2. Octroi de droits*

1. Sauf exceptions spécifiées dans l'annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

- a) le droit de survoler son territoire sans y faire escale ;

- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur son territoire ;
- c) le droit de faire escale sur son territoire aux fins d'embarquer ou de débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier en trafic international, dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante (cabotage).

### *Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées ainsi que de révoquer la désignation de toute entreprise de transport aérien ou de remplacer une entreprise de transport aérien précédemment désignée par une autre entreprise.

2. Ladite désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Chaque Partie contractante a le droit de demander à une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites par la législation et la réglementation appliquées normalement et raisonnablement par ladite autre Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Dès réception de ladite désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent les autorisations et agréments adéquats dans un délai de traitement minimal, à condition :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

- i. qu'elle soit établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas, conformément au Traité sur l'Union européenne, et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;

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

- iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, ou par des ressortissants desdits États ;

- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de l'État du Koweït :

- i. qu'elle soit établie sur le territoire de l'État du Koweït et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément au droit koweïtien ;

- ii. que l'État du Koweït exerce et maintienne sur l'entreprise de transport aérien un contrôle réglementaire effectif et qu'il soit chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien ;

iii. que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par l'État du Koweït ou par ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée et autorisée conformément au présent article, elle peut, à tout moment, exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

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

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser, d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits accordés en vertu du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice desdits droits, si :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

i. elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas, conformément au Traité sur l'Union européenne, ou si elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;

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

iii. elle n'est ni détenue, directement ou majoritairement, ni effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants desdits États ;

iv. elle est déjà autorisée à exercer ses activités en vertu d'un accord bilatéral entre l'État du Koweït et un autre État membre de l'Union européenne et si l'État du Koweït peut démontrer qu'en exerçant les droits de trafic prévus par le présent Accord sur une route qui comprend un point situé dans un autre État membre de l'Union européenne, l'entreprise de transport aérien contournerait les restrictions sur les droits de trafic imposées par un accord bilatéral entre l'État du Koweït et ledit autre État membre de l'Union européenne ;

v. elle dispose d'un certificat d'exploitant aérien délivré par un État membre de l'Union européenne et si, en l'absence d'accord bilatéral sur les services aériens entre l'État du Koweït et ledit État membre de l'Union européenne, ce dernier a refusé d'accorder des droits de trafic aux entreprises de transport aérien désignées par l'État du Koweït ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de l'État du Koweït :

i. elle n'est pas établie sur le territoire de l'État du Koweït et si elle ne dispose pas d'une licence conforme au droit applicable de l'État du Koweït ;

ii. l'État du Koweït n'exerce pas ou ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien ;

iii. elle n'est ni détenue, directement ou majoritairement, ni effectivement contrôlée par l'État du Koweït ou par ses ressortissants ;

c) dans tous les cas où l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas à la législation et à la réglementation de la Partie contractante qui accorde ces droits ou ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent

Accord, particulièrement aux articles sur la sécurité et la sûreté aériennes ; sauf s'il s'avère indispensable, pour prévenir de nouvelles infractions à la législation ou à la réglementation ou dans l'intérêt de la sécurité aérienne, de suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou d'y imposer des conditions, ce droit n'est exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

2. Une mesure prise par une Partie contractante conformément au présent article ne porte pas préjudice aux autres droits des deux Parties contractantes.

### CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMERCIALES

#### *Article 5. Tarifs*

1. Les tarifs applicables aux services aériens internationaux exploités à destination et en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et via celui-ci sont établis par chaque entreprise de transport aérien désignée à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs d'autres entreprises de transport aérien.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ne sont pas tenues de déposer les tarifs établis en vertu du paragraphe 1 du présent article auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Nonobstant ce qui précède, chaque Partie contractante a le droit d'intervenir dans les buts suivants :

- a) prévenir l'application de tarifs ou de pratiques excessivement discriminatoires ;
- b) protéger les consommateurs contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre les tarifs artificiellement bas.

3. Nonobstant ce qui précède, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements relatifs aux tarifs, uniquement à des fins de notification, de la manière et dans le format spécifiés par lesdites autorités.

#### *Article 6. Activités commerciales*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées :

- a) à établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires (ce qui inclut le droit de vendre et d'émettre ses propres billets ou lettres de transport aérien et ceux d'autres entreprises de transport aérien), ainsi que d'autres installations nécessaires à la prestation de services de transport aérien ;
- b) à procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sous réserve de la législation et de la réglementation de ladite Partie contractante, à la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires, directement ou, à leur discrétion, par l'intermédiaire de leurs agents. Toute personne est libre d'acheter lesdits services conformément à la législation et la réglementation applicables ;

c) à vendre lesdits services de transport et services auxiliaires ou supplémentaires, que toute personne est libre d'acheter dans toute monnaie.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires.

3. À leur gré, les entreprises de transport aérien désignées peuvent satisfaire à ces besoins de représentation et de personnel en faisant appel à leurs propres effectifs ou aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter ces services sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale (ci-après dénommés « services d'escale autogérés ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, d'opérer une sélection parmi des fournisseurs concurrents qui offrent, en tout ou en partie, des services d'escale. Ce droit peut être soumis à la législation et à la réglementation appliquées par chaque Partie contractante et aux restrictions justifiées par des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles. Chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services d'escale autogérés ainsi qu'aux services d'escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs. Les activités de services d'escale sont effectuées conformément à la législation et à la réglementation de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas des Pays-Bas, au droit de l'Union européenne.

5. Chaque entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur des routes spécifiées, conclure des accords commerciaux ou des arrangements commerciaux de coopération, tels que des accords de réservation de capacité et des accords de partage de code avec :

- une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la même Partie contractante ;
- une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante ;
- une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, sous réserve que ledit pays tiers autorise ou accepte des accords comparables entre les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées du pays tiers exploitant des services à destination et en provenance dudit pays tiers et via celui-ci ;
- un fournisseur de transport de surface pour le transport de marchandises de quelque pays que ce soit, à condition que toutes les entreprises de transport aérien participant à de tels accords :
  - disposent de l'autorisation d'exploitation appropriée ;
  - satisfassent aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords ;
  - précisent obligatoirement à l'acheteur au point de vente, pour tout billet vendu par elles, l'entreprise de transport aérien qui exploitera chaque secteur du service, et avec quelles entreprises de transport aérien l'acheteur établit un contrat.

Chaque fréquence de partage de codes exploitée par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante comptera comme une fréquence, tandis que les services en partage de codes du transporteur commercial ne seront pas comptés comme fréquence. Tous les accords de partage de codes sont préalablement approuvés par les autorités aéronautiques compétentes avant leur mise en œuvre.

6. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services aériens sur les routes spécifiées, tous les contrats de location avec équipage conclus par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante sont préalablement approuvés par les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

7. Les activités énoncées dans le présent article sont exercées conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante. Dans le cas de la partie européenne du Royaume des Pays-Bas, cela inclut la législation applicable de l'Union européenne.

#### *Article 7. Changement d'aéronef*

1. Sur tout segment ou tous segments des routes spécifiées, une entreprise de transport aérien désignée peut assurer des services aériens internationaux sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route spécifiée, du type ou du nombre d'aéronefs utilisés, à condition que, dans le sens aller, l'itinéraire au-delà de ce point soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, l'itinéraire jusqu'au territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit la continuation d'un itinéraire dont le point de départ est situé au-delà du point susmentionné.

2. Pour procéder au changement d'aéronef, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, un équipement loué, et peut exercer ses opérations dans le cadre d'accords commerciaux ou d'arrangements commerciaux de coopération avec d'autres entreprises de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs correspondant à son changement d'aéronef.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

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

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa juridiction afin d'éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale susceptible de nuire à la compétitivité d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées à définir la capacité des services aériens internationaux qu'elles souhaitent offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ni le type ou les types d'aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons de douane ou des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune Partie contractante n'impose à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de droit de premier refus, de rapport de partage de trafic, de droit de non-opposition ou toute autre exigence en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui irait à l'encontre des fins du présent Accord.

## CHAPITRE IV. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

*Article 9. Impôts, droits de douane et redevances*

1. Les aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante dans le cadre de services aériens internationaux, ainsi que leur équipement de bord habituel, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et de lubrifiants, leurs provisions de bord et tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés, sur une base de réciprocité, de tous les droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, locaux ou nationaux, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et fournitures demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement de bord habituel, les pièces de rechange, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'un aéronef exploité par ladite entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord dudit aéronef dans le cadre de l'exploitation de services aériens internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces fournitures sont utilisées au cours du survol du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

3. Il peut être exigé que les articles mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance et le contrôle des douanes. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de telle sorte qu'une Partie contractante puisse être soumise à l'obligation de rembourser les droits de douane qui ont déjà été perçus sur les articles visés ci-dessus.

4. L'équipement de bord habituel, les pièces de rechange, les réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

5. Les bagages, les marchandises et le courrier en transit sont exonérés des droits de douane et de toute autre taxe similaire.

6. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a conclu des accords avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

*Article 10. Redevances pour service rendu*

1. Aucune Partie contractante n'impose, ou ne permet que soient imposées, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances pour service rendu à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations relatives aux redevances pour service rendu entre son autorité responsable de leur perception ou son fournisseur de services aéroportuaires ou de navigation aérienne et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et les installations mises à disposition par ladite autorité ou ledit fournisseur de services, le cas échéant, par l'entremise des organisations représentant lesdites entreprises. Toute proposition de modification des redevances pour service rendu est notifiée dans des délais raisonnables aux utilisateurs concernés afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant la mise en œuvre desdites modifications. De plus, chaque Partie contractante encourage l'autorité responsable de la perception des redevances ou le fournisseur de services et les utilisateurs à échanger des renseignements appropriés relatifs aux redevances pour service rendu.

3. Aucune Partie contractante n'est réputée enfreindre une disposition du présent article, sauf : i) si elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante ; ii) si, à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures qui s'imposent pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

#### *Article 11. Transfert de fonds*

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change applicable, l'excédent des recettes sur les dépenses (y compris tout intérêt échu sur des dépôts en attente d'envoi de fonds) obtenu sur son territoire, en rapport avec le transport de passagers, de bagages, d'envois postaux et de marchandises par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou en rapport avec des services auxiliaires ou supplémentaires. Lorsque le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, ledit accord s'applique.

### CHAPITRE V. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

#### *Article 12. Application de la législation, de la réglementation et des procédures*

1. La législation, la réglementation et les procédures de l'une ou l'autre Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que le départ de celui-ci, des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, sont respectées par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dès leur entrée sur le territoire de la première Partie contractante et jusqu'à leur départ.

2. La législation, la réglementation et les procédures de l'une ou l'autre Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, d'autorisation de survol, de douane et de quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers ou aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dès leur entrée sur le territoire de ladite Partie contractante et jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne

sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne le respect de mesures de sûreté contre la violence et la piraterie aérienne.

4. Aucune Partie contractante n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise ou les entreprises désignées par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de sa réglementation en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et de toute autre réglementation similaire, ou l'utilisation des aéroports et des couloirs aériens, les services du trafic aérien et les autres installations sous son contrôle.

5. Chaque Partie contractante transmet, sur demande, à l'autre Partie contractante des copies des lois, réglementations et procédures pertinentes visées dans le présent Accord.

### *Article 13. Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou réciproquement validés par une Partie contractante, y compris, en ce qui concerne la partie européenne des Pays-Bas, les certificats et licences conformes à la législation et à la réglementation de l'Union européenne et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que les exigences en vertu desquelles ces certificats et licences ont été délivrés ou réciproquement validés, soient égales ou supérieures aux exigences minimales qui sont ou pourraient être établies en application de la Convention.

2. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

### *Article 14. Sécurité*

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander la tenue de consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Lesdites consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à l'issue desdites consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique ni ne fait respecter effectivement, dans l'un de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, elle notifie à l'autre Partie contractante ses conclusions et les mesures qu'elle juge nécessaires pour que soient respectées ces normes, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans un délai de quinze jours ou dans un délai plus long s'il en a été convenu ainsi, cette défaillance constitue un motif pour l'application de l'article 4 (Révocation et suspension de l'autorisation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il est sur le territoire de cette dernière, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de ladite autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité de ses documents de navigation et de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son équipement (dénommé au présent article « inspection de l'aire de trafic »), sous réserve que ladite inspection n'entraîne pas un délai déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

- a) que l'aéronef ou l'exploitation de l'aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;
- b) que les normes de sécurité établies à cette date en application de la Convention ne sont pas appliquées ou respectées effectivement, la Partie contractante qui procède à l'inspection est libre, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, de conclure que les exigences en vertu desquelles les certificats ou les licences concernant ledit aéronef ou l'équipage dudit aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les exigences en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si le représentant d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite entreprise aux fins de l'inspection sur l'aire de trafic conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des raisons sérieuses, du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès aux fins de ladite inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité des activités de l'entreprise de transport aérien concernée.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 2 ou au paragraphe 6 du présent article sont levées dès la disparition des motifs pour lesquels elles ont été prises.

8. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats visés à l'article 13 (Reconnaissance des certificats et licences) du présent Accord, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à toute personne ou à toute entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées, permettent une dérogation aux normes établies en application de la Convention et que ladite dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 (Consultations et modifications) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'absence d'accord satisfaisant constituera un motif d'application de l'article 4 (Révocation et suspension de l'autorisation) du présent Accord.

9. Lorsque le Royaume des Pays-Bas a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au maintien des normes de sécurité par ledit État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien concernée.

*Article 15. Sûreté aérienne*

1. Les Parties contractantes réaffirment, conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, en particulier, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que de toute autre convention et tout autre protocole relatif à la sûreté aérienne auxquels les deux Parties contractantes sont parties.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexes à la Convention, et exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sûreté aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chaque Partie contractante convient que son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignées peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sûreté aérienne visées au paragraphe 3 du présent article imposées par l'autre Partie contractante à leur entrée ou pendant leur séjour sur son territoire et au départ de celui-ci. De même, chaque Partie contractante donne une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales et raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en place d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour la vie humaine, audit acte ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander la tenue immédiate de consultations avec cette autre Partie contractante. Lesdites consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande. Elles visent à parvenir à un accord sur les mesures appropriées pour éliminer les motifs d'inquiétude immédiats et à prendre, dans le cadre des normes de sûreté établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale, les mesures nécessaires pour établir les conditions de sûreté appropriées.

7. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte que l'aéronef ayant fait l'objet d'un acte de capture illicite ou d'un autre acte d'intervention illicite et qui a atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que son départ ne soit rendu indispensable par la nécessité primordiale de protéger les vies humaines. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises en concertation.

8. Chaque Partie contractante a le droit, lorsque l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante commencent à exploiter les services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans un délai de soixante jours à compter de la notification (ou dans un délai plus court convenu entre les autorités aéronautiques), à l'intention de ses autorités concernées, de procéder à une évaluation sur le territoire de l'autre Partie contractante des mesures de sûreté mises en place ou envisagées par les exploitants d'aéronefs concernant les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante. Les dispositions administratives relatives à la conduite de ces évaluations sont déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans délai de manière à garantir que les évaluations seront effectuées rapidement.

## CHAPITRE VI. DISPOSITIONS PROCÉDURALES

### *Article 16. Horaires*

Une Partie contractante peut exiger la notification des horaires par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à des fins opérationnelles et d'approbation, soixante jours avant la date prévue pour la prestation de ses services sur les routes spécifiées conformément au présent Accord, y compris le type de service, le type d'aéronef et les créneaux horaires. Les autorités aéronautiques donneront un avis d'approbation bien avant la date d'entrée en vigueur de l'horaire ou d'une modification de l'horaire. Les deux Parties contractantes réduisent autant que possible la charge administrative liée aux exigences et procédures de dépôt. Il en va de même pour les modifications ultérieures.

### *Article 17. Consultations et modifications*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent se consulter de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord soient appliquées et respectées de façon satisfaisante.

2. Chaque Partie contractante peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Lesdites consultations interviennent dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement. Elles peuvent se tenir dans le cadre de discussions ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord est convenue entre les Parties contractantes par un échange de notes diplomatiques. Lesdites modifications entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 23 (Entrée en vigueur) du présent Accord.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, toute modification de l'annexe du présent Accord est convenue par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et confirmée par un échange de notes diplomatiques, et prend effet à une date déterminée dans les notes diplomatiques. Cette exception au paragraphe 3 du présent article ne s'applique pas en cas d'ajout de droits de trafic dans l'annexe susmentionnée.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas, dans un délai de soixante jours, à un règlement par voie de négociations, elles soumettent le différend pour décision à une personne ou à un organisme ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage. Le tribunal d'arbitrage est constitué comme suit :

a) chaque Partie contractante désigne un arbitre ; si une Partie contractante ne désigne pas son arbitre dans un délai de soixante jours, ledit arbitre est désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la demande de l'autre Partie contractante ;

b) le troisième arbitre, qui est un ressortissant d'un État tiers et qui préside le tribunal d'arbitrage, est désigné :

i. soit par accord entre les Parties contractantes ;

ii. soit par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à la demande de l'une des Parties contractantes, si les Parties contractantes ne parviennent pas à un accord dans un délai de soixante jours. Si le Président du Conseil est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté et qui n'est pas disqualifié pour ce même motif, procède à la désignation.

3. Le tribunal d'arbitrage statue à la majorité des voix. Ses décisions sont contraignantes pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prend à sa charge les coûts de son membre du tribunal et de sa représentation dans la procédure d'arbitrage. Les coûts relatifs à la présidence et les autres coûts sont pris en charge en parts égales par les Parties contractantes. À tous autres égards, le tribunal d'arbitrage arrête lui-même sa procédure.

4. Le tribunal d'arbitrage s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de soixante jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans un délai de soixante jours à compter du dépôt des deux mémoires en réplique.

5. La décision du tribunal d'arbitrage est définitive et lie les parties au différend.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue conformément au paragraphe 5 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord tant que la première Partie contractante ne se conforme pas à ladite décision.

CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

*Article 19. Durée et dénonciation*

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

2. Ladite notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification de dénonciation, sauf si celle-ci est retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, ladite notification de dénonciation est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21. Applicabilité des accords et conventions multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. En cas d'entrée en vigueur d'un accord ou d'une convention multilatéraux reconnus par les deux Parties contractantes concernant un des points couverts par le présent Accord, les dispositions pertinentes dudit accord ou de ladite convention ont préséance sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter afin de mesurer les conséquences pour le présent Accord du remplacement visé au paragraphe 2 du présent article et de convenir des modifications nécessaires à apporter au présent Accord.

*Article 22. Applicabilité du présent Accord*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement à la partie européenne du territoire du Royaume.

*Article 23. Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises à cet effet dans leurs pays respectifs.

2. L'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et l'État du Koweït relatif aux services aériens, signé à Koweït le 7 janvier 1973, prend fin à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à La Haye le 16 octobre 2019, en deux exemplaires originaux, en langues anglaise, néerlandaise et arabe, tous les textes faisant également foi. Toutefois, en cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord ou de son annexe, le texte anglais prévaut.

Pour le Royaume des Pays-Bas :  
JAN HENDRIK DRONKERS  
Directeur général  
Ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau

Pour l'État du Koweït :  
YOUSEF AL FOUZAN  
Directeur général  
Direction générale de l'aviation civile

ANNEXE  
TABLEAU DES ROUTES

*Section 1 :*

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'État du Koweït :

Tout point au Koweït - Tout point intermédiaire - Tout point aux Pays-Bas - Tout point au-delà et vice versa

*Section 2 :*

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume des Pays-Bas :

Tout point aux Pays-Bas - Tout point intermédiaire - Tout point au Koweït - Tout point au-delà et vice versa

Note :

Les points intermédiaires et les points au-delà peuvent, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, être omis sur tout ou partie des vols.