43 (1993) Nr. 5

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2012 Nr. 90

A. TITEL

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;
(met Bijlage)
Hanoi, 1 oktober 1993

B. TEKST

De Engelse en de Nederlandse tekst van de Overeenkomst, met Bijlage, zijn geplaatst in *Trb.* 1993, 167.

De Engelse tekst van het Protocol van 28 september 2011 tot wijziging van de Overeenkomst is geplaatst in *Trb.* 2011, 173.

In dat Tractatenblad is de wijzigingsopdracht op blz. 2, in artikel 2 van het Protocol, als volgt geïnterpreteerd. „In Article 1, under i, of the Agreement, the term „tariff" shall be replaced by „price"."

C. VERTALING

De vertaling van het Protocol van 28 september 2011 luidt als volgt:

Protocol tot wijziging van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam (hierna te noemen „de Partijen")

Onder verwijzing naar de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, gedaan te Hanoi op 1 oktober 1993 (hierna te noemen de „Overeenkomst"),

Erkennend dat het nodig is de Overeenkomst te wijzigen in verband met de Overeenkomst tussen de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam en de Europese Unie inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten, ondertekend te Brussel op 4 oktober 2010,

Hebben besloten de Overeenkomst en de Bijlage daarbij als volgt te wijzigen:

Artikel 1

Artikel 1, onderdeel b, van de Overeenkomst wordt vervangen door:

b. onder „luchtvaartautoriteiten" wordt verstaan:

voor de Socialistische Republiek Vietnam, de autoriteit voor de burgerluchtvaart van het ministerie van Vervoer en Verbindingen van Vietnam;

voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Infrastructuur en Milieu;

of in beide gevallen een persoon die of lichaam dat bevoegd is tot uitvoering van alle taken die thans worden uitgevoerd door bovengenoemde Minister of organisatie;

Artikel 2

In artikel 1, onderdeel i, van de Overeenkomst wordt de uitdrukking „tarief" vervangen door „prijs".

Artikel 3

Artikel 4, eerste lid, van de Overeenkomst wordt vervangen door:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij twee (2) luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

Artikel 4

Artikel 6 van de Overeenkomst wordt vervangen door:

Artikel 6

Prijzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij individueel prijzen voor het luchtvervoer vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen. Inmenging door de Overeenkomstsluitende Partijen is beperkt tot:

a. het voorkomen van roofprijzen of -praktijken en/of onredelijke prijsdiscriminatie of onredelijke discriminerende praktijken;

b. bescherming van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;

c. bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van, onder andere, rechtstreekse of onrechtstreekse overheidssubsidie of -steun.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan verlangen dat haar luchtvaartautoriteiten in kennis worden gesteld van in rekening te brengen prijzen voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of voorgesteld door (a) een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, of door (b) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een ander land.

Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen een dergelijke prijs strijdig acht met het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere Overeenkomstsluitende Partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de Overeenkomstsluitende Partijen werken samen om de informatie te veilig te stellen die nodig is voor een onderbouwde oplossing van de kwestie. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een prijs waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke Overeenkomstsluitende Partij al het mogelijke in het werk om hetgeen is overeengekomen daadwerkelijk uit te voeren. Bij gebreke van een dergelijke onderlinge overeenstemming wordt de nieuwe prijs niet van kracht en blijft de huidige prijs gelden.

4. Onverminderd de bepalingen van dit artikel is, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, op de door de aangewezen luchtvaartmaat-

schappijen te berekenen prijzen voor vervoer dat volledig binnen de Europese Unie plaatsvindt het recht van de Europese Unie van toepassing.

Artikel 5

Artikel 7 van de Overeenkomst wordt vervangen door:

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft of hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de bevordering en verkoop van luchtdiensten en van andere bijkomende en aanvullende producten en diensten en van voorzieningen die vereist zijn voor het verzorgen van luchtdiensten.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten en zijn bijkomende producten, diensten en voorzieningen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan daartoe haar eigen vervoersdocumenten gebruiken en het staat elke persoon vrij het vervoer en de bijkomende producten, diensten en voorzieningen te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta voor zover dat is toegestaan volgens de nationale wet- en regelgeving, mits deze op niet-discriminatoire wijze wordt toegepast.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft of hebben het recht, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel vereist voor het verzorgen van luchtdiensten en bijkomende producten en voorzieningen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te brengen en te doen verblijven. Naar keuze van de luchtvaartmaatschappij kan in dergelijke personeelsbehoeften worden voorzien door eigen personeel van elke nationaliteit of door gebruikmaking van de diensten van elke andere luchtvaartmaatschappij, organisatie of bedrijf werkzaam op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bevoegd dergelijke diensten te verzorgen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 6

Een nieuw artikel 10bis wordt toegevoegd aan de Overeenkomst:

Artikel 10bis

Gebruiksheffingen

1. Gebruiksheffingen die door de bevoegde inningsautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij kunnen worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andereOvereenkomstsluitende Partij zijn transparant, rechtvaardig, redelijk en niet-discriminatoir en worden op billijke wijze opgelegd aan alle categorieën gebruikers. Dergelijke gebruiksheffingen worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor enige andere luchtvaartmaatschappij.

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

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten op haar grondgebied en de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die gebruik maakt of gebruikmaken van de diensten en voorzieningen. Elke Overeenkomstsluitende Partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten en de luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn ten behoeve van een accurate en transparante toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen omschreven in het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke Overeenkomstsluitende Partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van de gebruiksheffingen zodat de gebruikers in de gelegenheid zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen ten uitvoer worden gelegd.

4. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt bij procedures voor de regeling van geschillen uit hoofde van artikel 17 van deze Overeenkomst geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, indien:

(i) zij de heffing of praktijk waarop een klacht van de andere Overeenkomstsluitende Partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn heeft getoetst, en

(ii) na deze toetsing alle maatregelen heeft genomen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 7

Een nieuw artikel 14bis wordt toegevoegd aan de Overeenkomst:

Artikel 14bis

Veiligheid

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

2. Indien een Overeenkomstsluitende Partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere Overeenkomstsluitende Partij op een van die gebieden de veiligheidsnormen en -eisen die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld niet op doeltreffende wijze handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere Overeenkomstsluitende Partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 5 (Intrekking of opschorting van vergunningen) van deze Overeenkomst.

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseovereenkomst namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, mag wor-

den onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende 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 (platforminspectie), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

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

b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en toegepast,

staat het de Overeenkomstsluitende 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 zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij concludeert dat, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beeindigd,

zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

Artikel 8

Artikel 15 van de Overeenkomst wordt vervangen door:

Artikel 15

Beveiliging

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw, overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationaal recht dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging integraal onderdeel uitmaken van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationaal recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag van Chicago 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 en elk ander verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart waarbij de Overeenkomstsluitende Partijen partij worden.

2. De Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de beveiligingsnormen voor de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen praktijken vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die hun hoofdzetel of domicilie op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstem-

ming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar beveiligingsnormen voor de luchtvaart heeft mede betrekking op afwijkingen waarvan de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving heeft gedaan.

4. Elke Overeenkomstsluitende 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 lading (met inbegrip van ruimbagage) en de voorraden aan boord en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt tevens een verzoek van de andere Overeenkomstsluitende 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 of dreigt voor te doen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartnavigatie voorzieningen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico voor mensenlevens aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 (dertig) dagen na dat verzoek. Dergelijk overleg zal erop gericht zijn overeenstemming te bereiken over maatregelen die geschikt zijn om de directe aanleiding tot zorg weg te nemen en het, binnen het kader van de ICAO-beveiligingsnormen, aannemen van de maatregelen die noodzakelijk zijn voor het creëren van passende beveiligingsvoorwaarden.

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt de maatregelen die zij haalbaar 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 is geland aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht mensenlevens te beschermen. Waar haalbaar worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

Artikel 9

De Bijlage bij de Overeenkomst wordt vervangen door de volgende Bijlage:

Bijlage

Routetabel

Deel I

De route van de overeengekomen diensten uit te voeren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam is in één of beide richtingen als volgt:

Elk punt in Vietnam – elk tussengelegen punt – elk punt in het Europese deel van Nederland – elk verdergelegen punt.

Deel II

De route van de overeengekomen diensten uit te voeren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden is in één of beide richtingen als volgt:

Elk punt in het Europese deel van Nederland – elk tussengelegen punt – elk punt in Vietnam – elk verdergelegen punt.

Deel III

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan tijdens één of alle vluchten, naar haar goeddunken:

a. vluchten exploiteren in één of beide richtingen;

b. verschillende vluchtnummers binnen één luchtvaartoperatie combineren;

c. achter-, tussen- en verdergelegen punten en punten op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen aandoen, in elke combinatie en in elke volgorde;

d. landingen op een of alle punten overslaan;

e. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;

f. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en met deze diensten adverteren en deze aanbevelen bij het publiek als doorgaande diensten;

g. eigen tussenlandingen verrichten op punten binnen of buiten het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen; het recht op tussenlandingen is niet beschikbaar tussen punten op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen;

h. verrichten van doorvoerverkeer via het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; en

i. verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig, ongeacht de herkomst van dergelijk verkeer;

zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van deze Overeenkomst toegestaan vervoer te verrichten.

2. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen tot uitoefening van vijfde vrijheid verkeersrechten wordt op basis van wederkerigheid door de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij besproken en overeengekomen. Wat Nederland betreft is op het verzoek om vijfde vrijheid verkeersrechten het nationale administratieve recht van toepassing; dit betekent dat de toekenning van vijfde vrijheid verkeersrechten na intern overleg plaatsvindt. Dergelijke rechten staan onverwijld na overeenstemming tussen de burgerluchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter beschikking van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 10

Toepasselijkheid

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Protocol alleen van toepassing op het Europese deel van Nederland.

Artikel 11

Inwerkingtreding

Dit Protocol wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de dag waarop de Partijen elkaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat in hun onderscheiden landen aan de grondwettelijke vereisten voor de inwerkingtreding is voldaan.

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

GEDAAN in tweevoud te Den Haag, op 28 september 2011, in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

J. ATSMA

Voor de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam

NGO THINH DUC

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1994, 122 en *Trb.* 2011, 173.

F. VOORLOPIGE TOEPASSING

Zie rubriek G van *Trb.* 1993, 167 en rubriek F van *Trb.* 2011, 173.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1994, 122, *Trb.* 2011, 132 en *Trb.* 2011, 173.

J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 1993, 167 en *Trb.* 2011, 132.

Uitgegeven de *vierde* juni 2012.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

U. ROSENTHAL

trb-2012-90
ISSN 0920 - 2218
's-Gravenhage 2012