



## Nederlandse vertaling

### Multilateraal protocol inzake de liberalisering van luchtvervoer tot stand gekomen tussen de regeringen van Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De regeringen van Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten (hierna “de partijen”);

Gelet op het feit dat de Nederlandse Antillen op 10 oktober 2010 ophielden te bestaan als land binnen het Koninkrijk der Nederlanden en dat vanaf die datum Bonaire, Saba en Sint Eustatius onderdelen van Nederland werden;

Rekening houdend met de artikelen 37 en 38 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden;

Rekening houdend met de behoefte aan het op duurzame en efficiënte wijze voorzien in de vraag naar luchtvervoer naar, van en tussen de onderscheiden grondgebieden van het Koninkrijk der Nederlanden;

Rekening houdend met de bijzondere en historische relatie tussen de partijen wat betreft maatschappelijke en culturele kwesties;

Rekening houdend met de bijzondere eigenschappen en beperkingen van sommige eilanden, met name hun beperkte verkeer, en de noodzaak deze op goede wijze te verbinden met overige delen van het Koninkrijk, kunnen bijzondere voorzieningen gerechtvaardigd zijn wat betreft openbare dienstverplichtingen die van toepassing zijn op routes naar en van deze eilanden;

Geleid door de wens de uitbreiding van luchtvervoermogelijkheden tussen en via hun grondgebieden te vergemakkelijken;

Geleid door de wens luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen reizigers en vervoerders diverse mogelijkheden voor luchtdiensten aan te bieden tegen de laagste prijzen die niet discriminatoir zijn en niet het gevolg zijn van misbruik van een dominante positie, en geleid door de wens individuele luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen innovatieve en concurrerende prijzen te ontwikkelen en in te voeren;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het luchtvervoer te waarborgen en opnieuw hun grote zorg uitsprekend over gedragingen of bedreigingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die de veiligheid van mensen en goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de bevolking in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen; en

Onverminderd artikel 37 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden verklaren alle partijen bij dezen een liberaal luchtvaartbeleid te ondersteunen ter bevordering van een zo groot mogelijke vrijheid van exploitatie van luchtdiensten van, naar en via hun grondgebieden. In aanvulling daarop wordt gestreefd naar een gezonde ontwikkeling van hun eigen luchtvaartmaatschappijen teneinde een optimale dienstverlening aan het publiek te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

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

- a. wordt onder de term “luchtvaartautoriteiten” verstaan:
  - wat Nederland betreft, de Minister van Infrastructuur en Milieu;
  - wat Aruba betreft, de Minister van Toerisme, Transport en Arbeid;
  - wat Curaçao betreft, de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning;
  - wat Sint Maarten betreft, de Minister van Toerisme, Verkeer en Telecommunicatie;of elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans worden vervuld door de genoemde autoriteiten;
- b. wordt onder “luchtvervoer” verstaan het vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage en vracht, afzonderlijk of gecombineerd, aangeboden aan het publiek tegen vergoeding of beloning;



- c. wordt onder "luchtvaartmaatschappij" verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en/of gemachtigd tot exploitatie door de luchtvaartautoriteit overeenkomstig artikel 3 van dit Protocol;
- d. 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:
  - i. alle overeenkomstig artikel 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago in werking getreden wijzigingen die door het Koninkrijk der Nederlanden zijn bekrachtigd; en
  - ii. alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen of alle wijzigingen daarvan, voor zover deze Bijlagen of wijzigingen op enig moment in werking zijn getreden voor de partijen;
- e. wordt onder "volledige kosten" verstaan de kosten van het leveren van de dienst plus een redelijke heffing voor administratiekosten;
- f. wordt onder "partijen" verstaan de regeringen van Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten;
- g. wordt onder "prijs" verstaan, alle tarieven, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post uitgezonderd) en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
- h. wordt onder "Protocol" verstaan dit Protocol, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan;
- i. wordt onder "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" verstaan een landing gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht en/of post in het luchtvervoer;
- j. wordt onder "grondgebied" verstaan het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren en het luchtruim boven deze gebieden, die onder de rechtsmacht van de partijen vallen;
- k. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaart- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
- l. wordt onder "EU-lidstaat" verstaan een staat die lid is van de Europese Unie;
- m. wordt onder "Caribische deel van Nederland" verstaan de eilanden Bonaire, Saba en Sint Eustatius.

## Artikel 2 Verlening van rechten

1. Elk van de partijen verleent de andere partijen de volgende rechten voor het verrichten van luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partijen:
  - 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. het recht, in overeenstemming met de voorwaarden van hun aanwijzingen, geregeld en niet-geregeld luchtvervoer uit te voeren tussen punten op de volgende routes:
    - i. van punten achter het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst via het grondgebied van die partij en tussenliggende punten naar enig punt of punten op het grondgebied van de partij die het recht verleent en verder gelegen punten;
    - ii. de rechten die elders zijn omschreven in dit Protocol, waarbij de partijen bij dit Protocol hun luchtvaartmaatschappijen wederzijds ondersteunen en deze alle mogelijke bijstand verlenen bij vrij geëxploiteerde geregelde luchtdiensten tussen hun grondgebieden, alsmede naar, vanaf en via hun grondgebieden.
2. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij passagiers, hun bagage, vracht of post op te nemen die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.
3. Elke luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar haar keuze:
  - a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
  - b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
  - c. achtergelegen, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen op de routes aandoen, in elke combinatie en in elke volgorde;
  - d. landingen op een tussenliggend en/of verder gelegen punt of punten overslaan;
  - e. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
  - f. punten aandoen naar/van/via elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en mogen met deze diensten adverteren en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
  - g. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een partij; en
  - h. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere partij (vermenging), zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van dit Protocol vervoer te verrichten.



### Artikel 3 Verlening van vergunningen

1. Na ontvangst van een aanvraag van een luchtvaartmaatschappij van een partij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging mits:
  - a. in het geval een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen uit Nederland:
    - i. de luchtvaartmaatschappij is gevestigd op het grondgebied van Nederland dat deel uitmaakt van de Europese Unie overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en 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 de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie en onder daadwerkelijke zeggenschap staat van die staten en/of onderdanen van die staten.
    - ii. de luchtvaartmaatschappij een rechtspersoon is die is gevestigd en haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft in het Caribische deel van Nederland, dat geen deel uitmaakt van de Europese Unie, en beschikt over een geldige exploitatievergunning en bewijs luchtvaartexploitant in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving in het Caribische deel van Nederland; en de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en onder daadwerkelijke zeggenschap staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
  - b. in het geval een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen uit respectievelijk Aruba, Curaçao en/of Sint Maarten;  
de luchtvaartmaatschappij is gevestigd op het grondgebied van respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de toepasselijke wetten en voorschriften van respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten; en de luchtvaartautoriteiten van respectievelijk Aruba, Curaçao en Sint Maarten daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
    - i. in het geval van Aruba, de luchtvaartmaatschappij een rechtspersoon is die op Aruba is gevestigd en onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Aruba en/of zijn inwoners;
    - ii. in het geval van Curaçao of Sint Maarten, de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en onder daadwerkelijke zeggenschap staat van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetenen zijn van respectievelijk Curaçao of Sint Maarten.
  - c. de partij die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst de in artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast;
  - d. de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer.
2. Elk van de partijen heeft het recht, bij schriftelijke kennisgeving aan de andere partij, de aanwijzing van een dergelijke luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere aan te wijzen.
3. Na ontvangst van de exploitatievergunning in overeenstemming met het eerste lid van dit artikel, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits de luchtvaartmaatschappij de toepasselijke bepalingen van het Protocol naleeft.

### Artikel 4 Schorsing en intrekking van vergunningen

1. Elk van de partijen heeft het recht de exploitatievergunningen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken, wanneer:
  - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen uit Nederland:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van Nederland dat deel uitmaakt van de Europese Unie overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of 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 en de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie of niet onder daadwerkelijke zeggenschap staat van die staten en/of onderdanen van die staten;

- ii. de luchtvaartmaatschappij geen rechtspersoon is die is gevestigd en haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft in het Caribische deel van Nederland, dat geen deel uitmaakt van de Europese Unie, of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning en bewijs luchtvaartexploitant in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving in het Caribische deel van Nederland; of de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of onder daadwerkelijke zeggenschap staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
        - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen uit respectievelijk Aruba, Curaçao en/of Sint Maarten;  
de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de wetten en voorschriften van respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten; of de luchtvaartautoriteiten van respectievelijk Aruba, Curaçao en Sint Maarten niet daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
          - i. in het geval van Aruba, de luchtvaartmaatschappij geen rechtspersoon is die op Aruba is gevestigd of niet onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Aruba en/of zijn inwoners;
          - ii. in het geval van Curaçao of Sint Maarten, de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet onder daadwerkelijke zeggenschap staat van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetenen zijn van respectievelijk Curaçao of Sint Maarten.
        - c. Deze luchtvaartmaatschappij verzuimd heeft de in artikel 6 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften (Toepassing van wetten en voorschriften) na te leven;
        - d. Een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunning controleren aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;
        - e. De luchtvaartmaatschappij al gemachtigd is tot exploitatie ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten en een andere staat die op basis van die overeenkomst verkeersrechten uitoefent op een route die een punt in een andere staat omvat en de luchtvaartmaatschappij dan feitelijk de in die overeenkomst vastgelegde beperkingen inzake verkeersrechten zou omzeilen; of
        - f. De luchtvaartmaatschappij beschikt over een bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door een staat waarmee respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten geen bilaterale overeenkomst hebben en de verkeersrechten die nodig zijn om de door deze luchtvaartmaatschappij voorgestelde vluchten uit te voeren niet op basis van wederkerigheid beschikbaar zijn voor de luchtvaartmaatschappij van respectievelijk Aruba, Curaçao of Sint Maarten;
        - g. De andere partij de normen vervat in artikel 8 (Veiligheid) niet handhaaft en toepast;
        - h. De luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Protocol gestelde voorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Tenzij anders overeengekomen door de partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

#### **Artikel 5 Verandering van luchtvaartuig**

1. Elke luchtvaartmaatschappij kan naar eigen keuze op bepaalde of alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:
  - a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naargelang van het geval;
  - b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, ten hoogste één dergelijk luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.
2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale wetten en voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen met een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 10 (Commerciële mogelijkheden).
3. Elk van de luchtvaartmaatschappijen kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.



## Artikel 6 Toepassing van wetten en voorschriften

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de wetten en voorschriften van de eerstgenoemde partij met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen na te leven.
2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine) te worden nageleefd door of namens die passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

## Artikel 7 Algemene beginselen bij openbardienstverplichting

1. Een partij kan, na overleg met de andere betrokken partijen, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die op de route vliegen, een openbardienstverplichting opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen een luchthaven op een weinig geëxploiteerde route naar een andere luchthaven indien deze route van vitaal belang wordt geacht voor de economische en sociale ontwikkeling van het eiland binnen het Koninkrijk dat door de luchthaven wordt bediend. Die verplichting wordt alleen opgelegd voor zover dit noodzakelijk is om op die route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen of minimumcapaciteit en waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De normen voor de route waarvoor die openbardienstverplichting wordt opgelegd, worden op transparante en niet-discriminerende wijze vastgesteld.
2. In gevallen waarin vervoerders over zee geen ononderbroken dienst kunnen waarborgen, kan de betrokken partij in de openbardienstverplichting bepalen dat een luchtvaartmaatschappij, die door een van de partijen is aangewezen, die de route wil exploiteren dient te waarborgen dat zij de route gedurende een nader te bepalen tijdvak en in overeenstemming met de andere voorwaarden van de openbardienstverplichting zal exploiteren.
3. De noodzaak en de toereikendheid van een voorgenomen openbardienstverplichting worden door de partij(en) beoordeeld in het licht van:
  - a. de proportionaliteit tussen de voorgenomen verplichting en de behoefte aan economische ontwikkeling van het (de) betreffende eiland(en);
  - b. de mogelijkheid om gebruik te maken van vervoer over zee en het vermogen van deze vervoerswijze om aan de betrokken vervoersbehoefte te voldoen;
  - c. de luchtvaarttarieven en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden;
  - d. het gecombineerde effect van alle luchtvaartmaatschappijen die op bedoelde route diensten onderhouden of voornemens zijn te onderhouden.
4. Wanneer een partij een openbardienstverplichting wil opleggen, moet zij de tekst van de voorgenomen openbardienstverplichting meedelen aan de andere betrokken partijen, de betrokken luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen die de route in kwestie exploiteren.
5. Wanneer een openbardienstverplichting overeenkomstig het eerste en tweede lid van dit artikel is opgelegd, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij vervoer verkopen zonder levering van verdere diensten (seat-only) op voorwaarde dat de betrokken luchtdienst aan alle eisen van de openbardienstverplichting voldoet. Die luchtdienst wordt bijgevolg als een geregelde luchtdienst aangemerkt.
6. De betrokken partij kan de toegang tot de geregelde luchtdiensten op die route beperken tot slechts één aangewezen luchtvaartmaatschappij voor een tijdvak van ten hoogste vijf jaar, waarna de situatie opnieuw moet worden bezien.
7. Het recht om de in het bovenstaande zesde lid vermelde diensten te exploiteren wordt overeenkomstig de in de Bijlage vastgelegde procedure voor één of, wanneer zulks om redenen van operationele efficiëntie gerechtvaardigd is, voor een groep van dergelijke routes bij openbare aanbesteding aangeboden aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij die het recht heeft dergelijke luchtdiensten te exploiteren. Om redenen van administratieve efficiëntie mag een partij voor verschillende routes één enkele uitnodiging tot het indienen van inschrijvingen bekendmaken.



8. Een openbaredienstverplichting wordt geacht te zijn verstreken wanneer gedurende een tijdvak van één maand geen geregelde luchtdienst wordt geëxploiteerd op de route waarop de verplichting van toepassing is tenzij dit het gevolg is van onvoorziene omstandigheden.
9. Wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij die is geselecteerd overeenkomstig de in de Bijlage vervatte procedure, de dienst plotseling onderbreekt, mag de betrokken partij, in noodgevallen, met wederzijdse instemming een andere aangewezen luchtvaartmaatschappij selecteren om de openbaredienstverplichting uit te voeren gedurende een niet-verlengbaar tijdvak van ten hoogste zeven maanden, onder de volgende voorwaarden:
  - a. eventuele compensatie door de partij wordt betaald overeenkomstig het desbetreffende artikel in de Bijlage;
  - b. de selectie wordt gemaakt uit aangewezen luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie;
  - c. er wordt een nieuwe aanbesteding uitgeschreven.
10. De overige betrokken partijen worden onverwijld in kennis gesteld van de noodprocedure en de redenen daarvoor. Indien een van de partijen na haar beoordeling van mening is dat de procedure niet voldoet aan de vereisten van dit artikel, kan zij de procedure opschorten.

### **Artikel 8 Veiligheid**

1. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere 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 partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere partij nalaat binnen 15 dagen, of binnen een overeen te komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Schorsing en intrekking van vergunningen).
3. Niettegenstaande de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere 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 (platforminspecties), 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 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 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 het bewijs 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 van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het bovenstaande vierde lid en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.
6. Elk van de partijen behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of te beperken,



ingeval de eerstgenoemde partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Elk van de partijen ziet erop toe dat de luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

#### **Artikel 9 Beveiliging van de luchtvaart**

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen bij dit Protocol opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Protocol. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, 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 en elk ander verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart waarbij de partijen partij worden.
2. De partijen bij dit Protocol 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 partijen bij dit Protocol 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 de partijen 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 daar 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 partij bij dit Protocol kennisgeving heeft gedaan.
4. Elk van de partijen 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 boordproviand en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast. Elk van de partijen stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde veiligheidsbepalingen voor de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit of het verblijf binnen het grondgebied van die andere partij. Elk van de partijen neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen 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 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 partij bij dit Protocol redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde partij verzoeken om onverwijld



overleg met de andere partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen 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. Elk van de partijen bij dit Protocol 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.

#### **Artikel 10 Commerciële mogelijkheden**

1. De luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen hebben het recht op het grondgebied van een andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen hebben het recht, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij inzake binnenkomst, verblijf en werk, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij voor het verzorgen van luchtvervoer.
3. a. Onverminderd het onderstaande onderdeel b, heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:
  - i. het recht haar eigen grondafhandeling ("self-handling") te verrichten of, naar haar keuze;
  - ii. voor al deze grondafhandelingsdiensten of een deel ervan een concurrerende aanbieder te kiezen indien deze aanbieders toegang tot de markt hebben op basis van de wetten en voorschriften van elk van de partijen en daar waar deze aanbieders op de markt aanwezig zijn.b. Voor de volgende categorieën grondafhandelingsdiensten, te weten bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, kunnen de in onderdeel a, onder i en ii, vermelde rechten worden beperkt overeenkomstig de op het grondgebied van de andere partij toepasselijke wetten en voorschriften. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten en wanneer er geen daadwerkelijke concurrentie tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, dienen al deze diensten op gelijke en niet-discriminatoire basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen.
4. Elke luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten of een derde partij, bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta.
5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten om te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties en overmakingen op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.
6. Het is de luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.
7. Bij de exploitatie of het onderhouden van luchtdiensten op de overeengekomen routes, kan of kunnen de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van verkoop aangaan, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen met:
  - a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van dezelfde partij;
  - b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met inbegrip





- van binnenlandse code-sharingdiensten die door een dergelijke luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd;
- c. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, op voorwaarde dat elke luchtvaartmaatschappij die aan dergelijke regelingen deelneemt:
- de vereiste bevoegdheden heeft;
  - voldoet aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;
  - 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;
  - de code-sharingdiensten van de verkopende vervoerders niet als een frequentie zal worden aangemerkt.

#### **Artikel 11 Gebruikersheffingen**

- Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.
- Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.
- Elk van de partijen moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elk van de partijen moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.
- Geen van de partijen wordt bij procedures ter regeling van geschillen ingevolge artikel 18 geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij 1. zij nalaat een heffing of praktijk waarop de klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of 2. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

#### **Artikel 12 Eerlijke concurrentie**

- Elk van de partijen staat toe dat de luchtvaartmaatschappij(en) van de partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van het luchtvervoer waarop dit Protocol betrekking heeft.
- Elk van de partijen treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij nadelig beïnvloeden.
- Elk van de partijen staat toe dat elke luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het luchtvervoer dat zij aanbiedt bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de partijen eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, het type of de typen door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig kan zijn vanwege 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.
- Geen van de partijen legt de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of



enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Protocol.

5. Geen van de partijen eist dat tabellen, programma's voor chartervluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van dit artikel.
6. Wanneer een partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures voor indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

### **Artikel 13 Prijzen**

1. Elk van de partijen staat toe dat elke luchtvaartmaatschappij zelf op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtvervoer vaststelt. Geen van de partijen verlangt van haar luchtvaartmaatschappij(en) dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadpleegt of raadplegen over de prijzen die zij in rekening brengt (brengen) of voorstelt (voorstellen) voor diensten waarop deze regelingen van toepassing zijn.
2. Geen van de partijen vereist kennisgeving van door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij in rekening te brengen prijzen. Hieronder vallen uitdrukkelijk ook de prijzen die worden berekend door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij voor het vervoer tussen de eerste partij en een derde staat. De prijzen blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het onderstaande vierde of vijfde lid.
3. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
  - a. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
  - b. het voorkomen van prijzen waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat de concurrentie belemmert, beperkt of verstoort of een concurrent buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of uitdrukkelijk ten doel heeft.
  - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte overheidssubsidie of -steun; en
  - d. het beschermen van (een) luchtvaartmaatschappij(en) tegen prijzen die kunstmatig laag zijn, indien er aanwijzingen zijn die wijzen op een oogmerk de concurrentie uit te schakelen.
4. Elk van de partijen kan eenzijdig een door haar eigen luchtvaartmaatschappij(en) ingediende of berekende prijs afkeuren. Een dergelijke ingreep wordt echter uitsluitend gedaan indien het voor de luchtvaartautoriteiten van die partij duidelijk is dat een berekende of voorgestelde prijs voldoet aan een van de criteria zoals vervat in het bovenstaande derde lid.
5. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Indien een partij van mening is dat een dergelijk tarief strijdig is met de overwegingen vervat in het bovenstaande lid, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk 14 dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.

### **Artikel 14 Statistieken**

De luchtvaartautoriteiten van elk van de partijen voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden of laten hun aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) deze verstrekken ten behoeve van de implementatie van de bepalingen van dit Protocol.

### **Artikel 15 Belastingen, douanerechten en heffingen**

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale rechten, belastingen en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de



andere partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van een partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere 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 belastingen en heffingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de reis die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds zijn geheven op goederen bedoeld in het bovenstaande lid.
3. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide partijen kunnen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.
4. Ten aanzien van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde uitrusting en voorraden kan verlangd worden dat deze onder toezicht of beheer van de relevante autoriteiten blijven.
5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij regelingen is (zijn) aangegaan voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste lid van dit artikel vermelde goederen, mits deze andere luchtvaartmaatschappij dezelfde vrijstellingen genieten van deze andere partij.
6. Niets in dit Protocol belet Nederland op basis van non-discriminatie belastingen, heffingen, rechten, kosten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op zijn grondgebied voor gebruik in een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van Nederland en een ander punt op het grondgebied van Nederland of het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.
7. Bagage en vracht in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een luchtvaartmaatschappij van de ene partij contracten heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere partij, voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

#### **Artikel 16 Erkenning van bewijzen en vergunningen**

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn afgegeven of geldig zijn verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes als geldig erkend, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen of vergunningen altijd ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst vast te stellen minimumeisen.
2. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

#### **Artikel 17 Overleg**

Elk van de partijen mag te allen tijde verzoeken om overleg met een of meer andere partijen over de tenuitvoerlegging of toepassing van dit Protocol. Tenzij anders wordt overeengekomen vangt dergelijk overleg zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij een schriftelijk verzoek ontvangt, met inbegrip van een toelichting op de aan de orde gestelde kwesties. Elk van de partijen kan hieraan deelnemen, op voorwaarde van toestem-



ming van de partijen die bij het overleg zijn betrokken. Zodra het overleg is afgerond worden alle partijen in kennis gesteld van de resultaten.

#### **Artikel 18 Regeling van geschillen**

1. Elk geschil dat ingevolge dit Protocol ontstaat, uitgezonderd geschillen die mochten ontstaan ingevolge het derde lid van artikel 13 (Prijzen), dat niet wordt opgelost in een eerste ronde van formeel overleg, kan met instemming van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een persoon of instantie. Indien de partijen niet tot overeenstemming komen, wordt het geschil, op verzoek van een van de partijen, aan arbitrage worden onderworpen in overeenstemming met de hieronder vervatte procedure.
2. De arbitrage wordt uitgevoerd door een gerecht van drie scheidsmannen dat als volgt wordt samengesteld:  
Binnen 30 dagen na de datum van ontvangst van een verzoek om arbitrage wijst elk van de partijen een scheidsman aan. Binnen 60 dagen na de aanwijzing van deze twee scheidsmannen, benoemen deze scheidsmannen, in overleg, een derde scheidsman, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden.
3. Tenzij anders overeengekomen bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsmacht in overeenstemming met dit Protocol en stelt zijn eigen reglement van orde vast. Eenmaal samengesteld kan het scheidsgerecht tussentijdse mitigerende maatregelen aanbevelen, in afwachting van zijn uiteindelijke beslissing. Op initiatief van het scheidsgerecht of op verzoek van een van de partijen dient uiterlijk 15 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht een bespreking plaats te vinden teneinde vast te stellen welke kwesties precies aan arbitrage worden onderworpen en welke concrete procedures worden gevolgd.
4. Tenzij anders wordt overeengekomen of door het scheidsgerecht voorgeschreven brengt elk van de partijen verslag uit binnen 45 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. De antwoorden dienen uiterlijk 60 dagen daarna te worden ontvangen. Het scheidsgerecht houdt een hoorzitting op verzoek van een van de partijen of op eigen initiatief binnen 15 dagen na afloop van de termijn voor de ontvangst van de antwoorden.
5. Het scheidsgerecht zal trachten schriftelijk uitspraak te doen binnen 30 dagen na het afsluiten van de hoorzitting, of indien geen hoorzitting plaatsvindt, na de datum waarop beide antwoorden zijn ingediend. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.
6. Binnen 15 dagen na het bekendmaken van de beslissing kunnen de partijen verzoeken om een toelichting daarop en elke eventuele toelichting dient binnen 15 dagen na dat verzoek te worden gegeven.
7. Elk van de partijen voert, voor zover verenigbaar met het nationaal recht, elke beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht volledig uit.
8. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de vergoedingen en kosten van de scheidsmannen, worden in gelijke mate door de partijen gedragen.

#### **Artikel 19 Beëindiging**

Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partijen schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Protocol te beëindigen. Met betrekking tot deze partij treedt dit Protocol 12 maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere partijen is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de partijen voor het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Dit Protocol blijft verbindend voor de andere partijen.

#### **Artikel 20 Inwerkingtreding**

Dit Protocol treedt in werking op de datum van ondertekening ervan en vervangt de Protocollen gedaan in 's-Gravenhage tussen Nederland en Aruba van 22 april 1999 en tussen Nederland en de Nederlandse Antillen van 6 januari 2000.



---

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

*GEDAAN te Oranjestad, Aruba, op 22 augustus 2011, in de Engelse taal*

*Voor de Regering van Nederland  
J. Atsma  
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu*

*Voor de Regering van Aruba  
O.E. Oduber  
De Minister van Toerisme, Transport en Arbeid*

*Voor de Regering van Curaçao  
C. Cooper  
De Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning*

*Voor de Regering van Sint Maarten  
F.A. Meyers  
De Minister van Economische Zaken, Vervoer en Telecommunicatie*



## BIJLAGE

### Openbare aanbestedingsprocedure voor openbardienstverplichting

1. De bij artikel 7 van dit Protocol vereiste openbare aanbesteding wordt uitgevoerd volgens de procedure vervat in de tweede tot en met negende paragraaf van deze Bijlage.
2. De betrokken partij deelt de volledige tekst van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen mee aan de andere partijen bij dit Protocol.
3. De uitnodiging tot het indienen van voorstellen en het daaropvolgende contract bevatten onder andere de volgende punten:
  - a. de normen waaraan in het kader van de openbardienstverplichting dient te worden voldaan;
  - b. regels voor het wijzigen en beëindigen van het contract, met name om rekening te houden met onvoorziene ontwikkelingen;
  - c. de geldigheidsduur van het contract;
  - d. sancties ingeval het contract niet wordt nagekomen;
  - e. objectieve en transparante parameters op basis waarvan eventuele compensaties voor de uitvoering van openbardienstverplichtingen worden berekend.
4. De partij publiceert een kennisgeving van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het nationale publicatieblad. De uiterste termijn voor het indienen van inschrijvingen mag ten vroegste twee maanden na de datum van publicatie van deze kennisgeving verstrijken. Wanneer de aanbesteding betrekking heeft op een route waarvoor de toegang overeenkomstig artikel 7, zesde lid, van dit Protocol, reeds is beperkt tot één luchtvaartmaatschappij, wordt de uitnodiging tot het indienen van voorstellen ten minste zes maanden voor het begin van de nieuwe concessie gepubliceerd om te kunnen nagaan of de beperking van de toegang nog steeds noodzakelijk is.
5. De kennisgeving dient de volgende informatie te bevatten:
  - a. de betrokken partij(en);
  - b. de betrokken luchtroute;
  - c. de geldigheidsduur van het contract;
  - d. het volledig adres waarop de tekst van de uitnodiging en alle relevante informatie en/of documentatie over de openbare aanbesteding en de openbardienstverplichting door de betrokken partijen ter beschikking wordt gesteld;
  - e. de uiterste datum voor het indienen van voorstellen.
6. Wanneer een partij die geïnteresseerd is in de openbare aanbesteding informatie en documenten vraagt, stelt de betrokken partij deze onverwijld en kosteloos ter beschikking.
7. Uit de inschrijvingen wordt zo snel mogelijk een keuze gemaakt, waarbij wordt gelet op de toereikendheid van de aangeboden dienst, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden die aan de gebruikers kunnen worden aangeboden en de kosten van de eventuele van de betrokken partij verlangde compensatie.
8. De betrokken partij kan een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig paragraaf 7 is geselecteerd compenseren voor het voldoen aan de normen van een op grond van artikel 7 van dit Protocol opgelegde openbardienstverplichting. Deze compensatie mag niet hoger liggen dan het bedrag dat vereist is om de nettokosten van het naleven van de openbardienstverplichting te dekken, rekening houdend met inkomsten die de luchtvaartmaatschappij haalt uit het naleven van die verplichting en een redelijke winst.
9. De andere partijen worden onverwijld schriftelijk van de resultaten van de openbare aanbesteding en van de selectie in kennis gesteld door de partij, die daarnaast de volgende informatie verstrekt:
  - a. het aantal en de naam van de inschrijvers en bedrijfsinformatie over de inschrijvers;
  - b. de operationele elementen van de inschrijvingen;
  - c. de in de inschrijvingen gevraagde compensatie;
  - d. de naam van de geselecteerde inschrijver.