

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2016 Nr. 71

A. TITEL

*Luchtvaartverdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Federale Regering van Oostenrijk;
(met bijlage)
Willemstad, 7 maart 2016*

B. TEKST

Luchtvaartverdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Federale Regering van Oostenrijk

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Republiek Oostenrijk (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 internationale luchtdiensten op veilige en ordelijke wijze te organiseren en de internationale samenwerking met betrekking tot deze diensten in de ruimst mogelijke mate te bevorderen; en

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ter bevordering van de ontwikkeling van geregelde luchtdiensten tussen en via hun grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94a daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen van toepassing zijn op beide verdragsluitende partijen;
- b. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart van Curaçao en de Republiek Oostenrijk de minister van Transport, Innovatie en Technologie; wat betreft of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten of soortgelijke functies te vervullen;
- c. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post;
- d. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en intrekking) van dit Verdrag;
- e. heeft „grondgebied” de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- f. 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;
- g. wordt onder „omschreven route” een route verstaan die omschreven is in de Bijlage bij dit Verdrag;

- h. wordt onder „capaciteit” met betrekking tot overeengekomen diensten verstaan het beschikbare laadvermogen van de luchtvaartuigen die voor deze diensten worden gebruikt, vermenigvuldigd met de frequentie waarmee deze luchtvaartuigen worden geëxploiteerd in een bepaald tijdvak op een route of deel van een route;
- i. wordt onder „tarief” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van provisiekosten en overige vergoedingen voor agentschappen of de verkoop van vervoersdocumenten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
- j. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan. De Bijlage vormt een integrerend onderdeel van het Verdrag en alle verwijzingen naar het Verdrag omvatten tevens een verwijzing naar de Bijlage tenzij anders is bepaald;
- k. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van de Republiek Oostenrijk uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van lidstaten van de Europese Unie;
- l. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit of woonachtig zijn in Curaçao;
- m. worden verwijzingen in dit Verdrag naar luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Oostenrijk uitgelegd als verwijzingen naar door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen; en
- n. worden verwijzingen in dit Verdrag naar de „EU-verdragen” uitgelegd als verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de Bijlage bij dit Verdrag.
2. Onverminderd de bepalingen van dit Verdrag genieten de door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, de volgende rechten:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
 - c. het recht te landen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij op de punten die omschreven zijn in de Bijlage bij dit Verdrag voor het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of afkomstig van een punt of punten op het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij.
3. Niets in het tweede lid wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij tegen vergoeding of beloning passagiers, bagage, vracht, met inbegrip van post, op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij.

Artikel 3

Aanwijzing en intrekking

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht schriftelijk aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren 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 langs diplomatieke weg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen.
3. De luchtvaartautoriteiten van de ene verdragsluitende partij kunnen van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wet- en regelgeving die door voornoemde autoriteiten wordt toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag.
4. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere verdragsluitende partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - a. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Oostenrijk:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Oostenrijk gevestigd is overeenkomstig de EU-verdragen 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 van staten van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
- b. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
- i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Curaçao en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; en
 - ii. Curaçao daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao 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 Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao.
5. Elke verdragsluitende partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, wanneer:
- a. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Oostenrijk:
- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Oostenrijk overeenkomstig de EU-verdragen 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 aangewezen 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 van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
- b. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Curaçao of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; of
 - ii. Curaçao niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao niet verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao.
6. 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

Toepasselijkheid van wet- en regelgeving

1. De wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij is van toepassing op het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij binnenkomst op, vliegen over, verblijf op en vertrek uit het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij.
2. De wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij die van toepassing is op de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht of post, zoals formaliteiten met betrekking tot binnenkomst, vertrek, emigratie, immigratie, douane, gezondheid en quarantaine is van toepassing op de passagiers, bemanning, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij wanneer zij zich op het betreffende grondgebied bevinden.
3. Ingevolge Bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago, neemt elke verdragsluitende partij passende maatregelen om te waarborgen dat uitsluitend passagiers worden vervoerd die beschikken over een geldig en authentiek reisdocument dat nodig is voor binnenkomst in of doorreis via het grondgebied van de andere verdragsluitende staat.
4. Indien een verdragsluitende partij een substantiële toename van illegale migratie of andere bedreigingen voor zijn interne veiligheid constateert als gevolg van de toepassing van dit Verdrag, staat de andere verdragsluitende partij, ingevolge Bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago, de inzet toe van documentenadviseurs door de andere verdragsluitende partij of door de luchtvaartmaatschappij van elke partij. Indien de inzet van documentenadviseurs onvoldoende blijkt, kan de betreffende verdragsluitende partij passende maatregelen treffen.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit artikel bedoelde relevante wet- en regelgeving.

Artikel 5

Vrijstelling van douanerechten en andere rechten

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand (waaronder etenswaren, dranken en tabak) aan boord van deze luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of belastingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Van deze rechten en belastingen, uitgezonderd heffingen in verband met verleende diensten, zijn voorts vrijgesteld:

- a. proviand aan boord genomen op het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, binnen de grenzen die door de betreffende autoriteiten van genoemde verdragsluitende partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op een omschreven route van de andere verdragsluitende partij;
- b. reserveonderdelen die het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen worden binnengebracht voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op een omschreven route door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij;
- c. brandstof en smeermiddelen bestemd ter bevoorrading van luchtvaartuigen gebruikt op een omschreven route door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de in de onderdelen a, b en c van dit lid genoemde materialen kan worden verlangd dat deze onder toezicht of beheer van de douane blijven.

3. Normale boorduitrustingsstukken alsmede de materialen en voorraden die aan boord van het luchtvaartuig van een van de verdragsluitende partijen blijven, mogen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 6

Belastingheffing

1. Voordelen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de verdragsluitende partij waarin de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar op het grondgebied van de verdragsluitende partij waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een bijzonder verdrag is gesloten tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, hebben de bepalingen van dat verdrag voorrang.

Artikel 7

Gebruikersheffingen

1. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale diensten.

2. Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan die worden opgelegd aan luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij die vergelijkbare internationale diensten uitvoeren.

3. Deze heffingen dienen billijk en redelijk te zijn en gebaseerd op gedegen economische beginselen.

Artikel 8

Rechtstreeks doorgaand verkeer

Passagiers, bagage en vracht, met inbegrip van post, in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat betreft veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van wederrechtelijke inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en incidentele maatregelen ter bestrijding van de illegale handel in verdovende middelen, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten, heffingen en andere vergelijkbare belastingen.

Artikel 9

Erkenning van bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, met inbegrip van, in het geval van de Republiek Oostenrijk, het recht van de Europese Unie, en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.

2. Het eerste lid is tevens van toepassing op een door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft.

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

Artikel 10

Tarieven

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktverwegingen tarieven voor geregelde luchtdiensten vaststelt.

Ingrijpen door de partijen is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie of van tussen luchtvaartmaatschappijen onderling afgestemde feitelijke gedragingen; en
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of overheidssteun.

2. Tarieven voor geregelde internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen hoeven niet te worden ingediend.

Niettegenstaande het voorgaande blijven de luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen, op verzoek, onmiddellijk toegang geven tot informatie over vroegere, huidige en voorgestelde tarieven aan de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen op een wijze en in een vorm die voor deze luchtvaartautoriteiten aanvaardbaar is.

Artikel 11

Commerciële vertegenwoordiging en activiteiten

1. Het is de door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegestaan:

- a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van luchtvervoer en verkoop van vliegtickets alsmede, in overeenstemming met de wetgeving van deze andere verdragsluitende partij, andere faciliteiten die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
- b. in overeenstemming met de wetgeving van de andere verdragsluitende partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel naar het grondgebied van deze andere verdragsluitende partij te brengen en te doen verblijven voor het verzorgen van luchtvervoer; en
- c. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks of, naar eigen goeddunken, via hun agenten met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. De bevoegde autoriteiten van elke verdragsluitende partij nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de vertegenwoordiging van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen haar activiteiten op ordelijke wijze kan uitvoeren.

3. De door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht, op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, luchtvervoer te verkopen en het staat elke persoon vrij dit luchtvervoer te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta van andere staten in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

Artikel 12

Commerciële mogelijkheden

1. Gronddiensten

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij of, naar haar keuze, deze diensten volledig of deels uit te besteden („third party-handling”) aan een leverancier die een vergunning heeft deze diensten te leveren. Indien of zo lang de wet- en regelgeving die van toepassing is op gronddiensten op het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen de vrijheid tot het uitbesteden van deze diensten of tot self-handling belemmert of beperkt, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op basis van non-discriminatie wat betreft hun toegang tot self-handling en gronddiensten die door een of meer leveranciers wordt of worden verricht.

Onder „self-handling” wordt verstaan een situatie waarin de gebruiker van de luchthaven zelf rechtstreeks een of meer categorieën gronddiensten verricht en geen contract, van welke omschrijving ook, met een derde afsluit voor het verrichten van deze diensten; voor de toepassing van deze omschrijving worden gebruikers van luchthavens in hun onderlinge betrekkingen niet geacht derden te zijn indien:

- a. de een een meerderheidsbelang in de ander heeft; of
- b. een enkel lichaam een meerderheidsbelang in beide heeft.

2. Leasen

- a. De luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht de overeengekomen diensten te leveren door gebruikmaking van luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased van een andere luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van derde staten, mits alle deelnemers aan deze overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden die zijn voorgeschreven uit hoofde van de wet- en regelgeving die door de verdragsluitende partijen gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten wordt toegepast;
- b. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van de luchtvaartmaatschappijen die hun toestellen verhuren dat zij verkeersrechten uit hoofde van dit Verdrag bezitten;
- c. Het leasen met bemanning (wet-leasing) door een luchtvaartmaatschappij van Oostenrijk van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een derde staat, of door een luchtvaartmaatschappij van Curaçao van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een derde staat, om de in dit Verdrag vervatte rechten te exploiteren, blijft een uitzondering of dient om in tijdelijke behoeften te voorzien. Het wordt vooraf ter goedkeuring voorgelegd aan de vergunningverlenende autoriteit van de luchtvaartmaatschappij die de huurder is van het wet-leased luchtvaartuig en aan de bevoegde autoriteit van de andere verdragsluitende partij.

3. Code-sharing

Bij het exploiteren of aanbieden van diensten uit hoofde van dit Verdrag kan elke luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij op het gebied van marketing samenwerkingsovereenkomsten aangaan, zoals overeenkomsten inzake vast af te nemen plaatsen of inzake code-sharing, met:

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen;
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde staat; en
- c. aanbieders van vervoer (over land of water);
mits
 - i. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de desbetreffende verkeersrechten bezit en
 - ii. de verkopende luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende onderliggende routerechten bezitten en
 - iii. de overeenkomsten voldoen aan de vereisten inzake veiligheid en concurrentie die gewoonlijk op deze overeenkomsten worden toegepast. Ten aanzien van het passagiersvervoer dat wordt verkocht met codesharing, wordt de koper op het verkooppunt, of in ieder geval voorafgaand aan het aan boord gaan, op de hoogte gesteld welke vervoerder welke sector van de dienst verzorgt.

Artikel 13

Converteren en overmaken van opbrengsten

Elke verdragsluitende partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij het recht vrijelijk het batig saldo van de inkomsten en uitgaven naar hun eigen grondgebied over te maken, in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties op het grond-

gebied waar deze inkomsten zijn verdiend. Het converteren van de inkomsten van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij in de lokale valuta van de andere verdragsluitende partij geschiedt in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

Artikel 14

Capaciteit en eerlijke concurrentie

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden in overeenstemming met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
3. Van door een verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat zij hun vluchtschema's ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van ingang ter goedkeuring indienen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.
In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.
4. Geen van de verdragsluitende partijen staat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen toe, hetzij samen met een andere luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hetzij afzonderlijk, haar of hun marktmacht zodanig te misbruiken dat dit leidt tot ernstige verzwakking van een concurrent of tot uitsluiting van een concurrent van een route, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg of ten doel heeft.
5. Geen van de verdragsluitende partijen verstrekt staatssubsidie of staatssteun aan haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, die nadelige gevolgen zou hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer.
6. Onder staatssubsidie of staatssteun wordt verstaan het op discriminatoire basis geven van steun aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij, direct of indirect, door de staat of een publiek of privaat lichaam dat is aangewezen door of beheerst wordt door de staat. Dit kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, omvatten compensatie voor bedrijfsverliezen; het verschaffen van kapitaal, subsidies of leningen op gunstige voorwaarden; het verlenen van financiële voordelen door het achterwege laten van de inning van winsten of vorderingen; het afzien van een normale beloning voor de aangewende openbare middelen; belastingvrijstellingen; vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten; of discriminatoire toegang tot luchthavenfaciliteiten, brandstoffen of andere faciliteiten die redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor de normale exploitatie van luchtdiensten.
7. Wanneer een verdragsluitende partij staatssubsidie of staatssteun verleent aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij met betrekking tot diensten die uit hoofde van dit Verdrag worden geëxploiteerd, verlangt zij dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.
8. Indien een verdragsluitende partij gegronde redenen heeft voor bezorgdheid dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onderworpen aan discriminatoire of oneerlijke praktijken, of dat subsidie of steun die door de andere verdragsluitende partij wordt overwogen of verleend nadelige gevolgen zou hebben of heeft voor de eerlijke en gelijke wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de eerste verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer, heeft deze verdragsluitende partij het recht de uitoefening van de in artikel 2 omschreven rechten (Verlening van rechten) van dit Verdrag door de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of de exploitatievergunning in te trekken, of door haar nodig geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten.

Artikel 15

Veiligheid

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk terrein met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen zestig (60) dagen na dat verzoek.
2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op één van die terreinen geen veiligheidsnormen op doeltreffende wijze handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en die andere verdragsluitende partij neemt passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een overeen te komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 3, vijfde lid, (Aanwijzing en intrekking) van dit Verdrag.
3. Onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een aangewezen luchtvaartmaatschappij 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 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 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 noch 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 of namens een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen 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 op te schorten of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende 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 exploitatie van de 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 het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Indien de Republiek Oostenrijk 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 16

Beveiliging

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag.

2. De verdragsluitende partijen handelen 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 Den Haag 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 Protocol 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 kneedbare explosieven ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991,

alsmede elk ander multilateraal verdrag inzake beveiliging van de luchtvaart waaraan beide verdragsluitende partijen gebonden zijn.

3. De verdragsluitende partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn op de verdragsluitende partijen; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die hun hoofdzetel of domicilie op het grondgebied van de verdragsluitende partijen hebben of, in het geval van de Republiek Oostenrijk, exploitanten van luchtvaartuigen die op haar grondgebied gevestigd zijn overeenkomstig de EU-verdragen of over een geldige exploitatievergunning beschikken in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

4. 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.

5. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen wordt verlangd dat zij, bij vertrek uit of tijdens verblijf op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met de van kracht zijnde wetgeving van die verdragsluitende partij en in het geval van de Republiek Oostenrijk, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

6. Elke verdragsluitende partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen.

7. Elke verdragsluitende partij neemt tevens elk verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

8. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

9. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van deze verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Indien er binnen een (1) maand na de datum van een dergelijk verzoek geen bevredigende oplossing is bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 3 (Aanwijzing en intrekking), vijfde lid, van dit Verdrag. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een ernstige nood situatie, kan elk van de verdragsluitende partijen vóór het einde van de maand tussentijdse maatregelen nemen.

Artikel 17

Verstrekken van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van een verdragsluitende partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, op hun verzoek, van de statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden voor informatiedoeleinden, met inachtneming van de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij.

Artikel 18

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen voeren van tijd tot tijd overleg om te waarborgen dat nauw wordt samengewerkt bij alle kwesties met betrekking tot de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, op verzoek van een van de verdragsluitende partijen.
2. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van een verzoek.

Artikel 19

Wijzigingen

1. Indien een van de verdragsluitende partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, kan zij te allen tijde verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij. Dit overleg (dat kan worden voorbereid in gesprekken tussen de luchtvaartautoriteiten) vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van het verzoek, tenzij beide verdragsluitende partijen instemmen met een verlenging van deze termijn.
2. Aldus overeengekomen wijzigingen worden door elke verdragsluitende partij goedgekeurd en treden in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand waarin beide verdragsluitende partijen elkaar door de uitwisseling van diplomatieke nota's in kennis hebben gesteld dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding ervan uit hoofde van hun respectieve wettelijke procedures is voldaan.
3. Niettegenstaande het tweede lid kunnen wijzigingen van Deel I en Deel III van de Bijlage bij dit Verdrag bij een diplomatieke notawisseling overeengekomen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen.

Artikel 20

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 dit in de eerste plaats te beslechten door middel van onderhandelingen.
2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een scheidsman voor te leggen, of het geschil kan op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen.
3. Elk van de verdragsluitende partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen.
4. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde staat, op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht en te bepalen waar de arbitrage dient plaats te vinden. Indien de voorzitter van oordeel is dat hij onderdaan is van een staat die niet beschouwd kan worden als neutraal ten opzichte van het geschil, dient de Vicevoorzitter met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen.

5. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

6. Indien en zo lang een van de verdragsluitende partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het tweede lid van dit artikel genomen beslissing, kan de andere partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij of in gebreke blijvende luchtvaartmaatschappij beperken, opschorten of intrekken.

7. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de vergoedingen en kosten van de scheidsmannen, worden in gelijke mate door de verdragsluitende partijen gedragen. Kosten gemaakt door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart in verband met de procedures van het vierde lid van dit artikel worden beschouwd als onderdeel van de kosten van het scheidsgerecht.

Artikel 21

Beëindiging

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. Dit Verdrag treedt twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien dagen (14) na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

Registratie

Dit Verdrag en wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

Toepasselijkheid van het verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Curaçao.

Artikel 24

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand waarin de twee verdragsluitende partijen elkaar door de uitwisseling van diplomatieke nota's de laatste kennisgeving hebben gezonden dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding uit hoofde van hun onderscheiden wettelijke procedures is voldaan.

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

GEDAAN in tweevoud te Willemstad op 7 maart 2016 in de Engelse, de Nederlandse en de Duitse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschillen in uitlegging van de bepalingen van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

S.F.C. CAMELIA-RÖMER

Voor de Federale Regering van Oostenrijk,

WERNER DRUML

Bijlage
Routetabel

Deel I:

- A. De door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is(zijn) gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten van herkomst:	Tussenliggende punten:	Punten van bestemming:	Verder gelegen punten:
Punten in Oostenrijk	Elk punt	Punten in Curaçao	Elk punt

- B. De door Curaçao aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is(zijn) gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten van herkomst:	Tussenliggende punten:	Punten van bestemming:	Verder gelegen punten:
Punten in Curaçao	Elk punt	Punten in Oostenrijk	Elk punt

Deel II:

Tussenliggende punten en verder gelegen punten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij worden aangedaan zonder uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

Deel III:

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een verdragsluitende partij kunnen, tijdens een of alle vluchten, elk tussengelegen of verder gelegen punt overslaan, mits de overeengekomen diensten op deze route beginnen en eindigen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.

Deel IV:

Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Oostenrijk uit tussen punten in Curaçao en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba)), tussen Curaçao en Sint Maarten, en tussen Curaçao en Aruba.

Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Austrian Federal Government

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

the Republic of Austria (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 organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Con-

vention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

- b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation of Curaçao; in the case of the Republic of Austria, the Ministry for Transport, Innovation and Technology; or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
- c) the term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) the term "designated airline" means any airline or airlines, which has or have been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and revocation) of the present Agreement;
- e) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- g) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- h) the term "capacity" in relation to agreed services means the available payload of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- j) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided;
- k) references in this Agreement to nationals of the Republic of Austria shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- l) references in this Agreement to nationals of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, shall be understood as referring to nationals of the Kingdom of the Netherlands who originate from or reside in Curaçao;
- m) references in this Agreement to airlines of the Republic of Austria shall be understood as referring to airlines designated by the Republic of Austria; and
- n) references in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.
2. Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party.
3. Nothing in paragraph 2 shall be deemed to confer on the airlines designated by one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing 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 via the diplomatic channels.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

- a) in the case of an airline designated by the Republic of Austria:
 - (i) it is established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State 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 it is effectively controlled by Member States of the European Union or States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
- b) in the case of an airline designated by Curaçao:
 - (i) it is established in the territory of Curaçao and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; and
 - (ii) Curaçao 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 it is effectively controlled by Curaçao and/or by its nationals.

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

- a) in the case of an airline designated by the Republic of Austria:
 - (i) it is not established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State 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, or it is not effectively controlled by Member States 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 Curaçao:
 - (i) it is not established in the territory of Curaçao or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Curaçao; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Curaçao or Curaçao is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
 - (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Curaçao and/or by its nationals.

6. 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 the present Agreement.

Article 4

Applicability of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party whilst they are within the said territory.

3. In pursuance of Annex 9 of the Convention, each Contracting Party shall take appropriate measures in order to ensure that only passengers with valid and authentic travel documents which are required for the entry in or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

4. If a Contracting Party observes a substantial increase of illegal migration or other threats to its internal security as a consequence of the application of this Agreement, in pursuance of Annex 9 of the Convention,

the other Contracting Party shall allow the deployment of document advisers by the Contracting party or by the airline of each Party. If the deployment of document advisers turns out not to be sufficient the concerned Contracting Party may take appropriate measures.

5. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of its relevant laws and regulations referred to in this Article.

Article 5

Exemption from customs and other duties

1. Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs a, b and c of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies 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. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 7

User charges

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the airlines designated by the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Contracting Party engaged in similar international services.

3. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 8

Traffic in direct transit

Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Austria, European Union law, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Convention.

2. Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Republic of Austria whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for scheduled air services to be established by each airline based upon commercial considerations in the marketplace.

Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or to concerted practices among airlines; and
- c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Tariffs for scheduled international air services between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

Article 11

Commercial representation and activities

1. The airlines designated by each Contracting Party shall be allowed:

- a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Contracting Party, other facilities required for the provision of air transportation;
- b) to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party – in accordance with the legislation of such other Contracting Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and
- c) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to sell, in the territory of the other Contracting Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other states in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 12

Commercial opportunities

1. Ground Handling

Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services ("self-handling") in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out ("third party-handling"), in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, 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.

"Self-handling" means a situation in which the airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services; for the purpose of this definition, among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where:

- a) one holds the majority in the other; or
- b) a single body has a majority holding in each.

2. Leasing

a) The airlines of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft with or without crew leased from any airline, including from third states, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements;

b) Neither Contracting Party shall require the airlines leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement;

c) The leasing with crew (wet-leasing) by an airline of Curaçao of an aircraft of an airline of a third state, or by an airline of Austria of an aircraft of an airline of a third state, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. It shall be submitted for prior approval to the licensing authority of the airline which is lessee of the wet-leased aircraft and to the competent authority of the other Contracting Party.

3. Code Share

In operating or holding out services under this Agreement, any airline of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements, code-sharing arrangements with:

- a) any airline or airlines of the Contracting Parties;
- b) any airline or airlines of a third state; and
- c) any surface (land or maritime) transport provider;

provided that

- (i) the operating airline holds the appropriate traffic rights and
- (ii) the marketing airlines hold the appropriate underlying route rights and
- (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving codeshares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transport providers will operate each sector of the service.

Article 13

Conversion and transfer of revenues

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in the territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of one Contracting Party into local currency of the other Contracting Party shall be done in accordance with the foreign exchange regulation in force.

Article 14

Capacity and fair competition

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport 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 or types operated by the airlines designated by 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.

3. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

5. Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

6. State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

7. Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. If one Contracting Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, it shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of rights) of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights.

Article 15

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 sixty (60) 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 paragraph 5 of Article 3 (Designation and revocation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines 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 authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such 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 certificate or licences 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 or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, 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 or airlines 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, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

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

8. Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 16

Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

- a) the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;
- b) the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;
- c) the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;
- d) the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;
- e) the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991,

and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Austria, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. 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.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that Contracting Party, including, in the case of the Republic of Austria, European Union law.

6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of paragraph 5) of Article 3 (Designation and revocation) of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

Article 17

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

Article 18

Consultations

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult each other from time to time, in order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, on request of either Contracting Party.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request of one Contracting Party.

Article 19

Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities) shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.
2. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the month in which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.
3. Notwithstanding paragraph 2, modifications to Sections I and III of the Annex of this Agreement may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties through diplomatic notes.

Article 20

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 it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.
4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within in the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.
5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.
7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 4 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 21

Termination

1. Each 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. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.
2. The 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 mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

Registration

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

Article 23

Applicability of the agreement

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

Article 24

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month that follows the month during which the two Contracting Parties have completed to notify each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.

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

DONE in duplicate at Willemstad this 7 day of March, 2016 in the English, Dutch and German languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

S.F.C. CAMELIA-RÖMER

For the Austrian Federal Government,

WERNER DRUML

Annex
Route Schedule

Section I:

- A. The airline(s) designated by the Republic of Austria shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in Austria	Any points	Points in Curaçao	Any points

- B. The airline(s) designated by Curaçao shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in Curaçao	Any points	Points in Austria	Any points

Section II:

Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

Section III:

The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the intermediate and/or beyond points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

Section IV:

This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by the designated airlines of Austria between points in Curaçao and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (the Islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba)), between Curaçao and Sint Maarten, and between Curaçao and Aruba.

**Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande, in Bezug auf Curaçao,
und der Österreichischen Bundesregierung**

Das Königreich der Niederlande, in Bezug auf Curaçao,

und

die Republik Österreich (nachfolgend »die Vertragsparteien«);

Sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

Vom Wunsche geleitet, internationale Luftverkehrsdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; sowie

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienluftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen;

Wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Definitionen

Im Sinne des vorliegenden Abkommens:

- a) bedeutet der Begriff »Abkommen von Chicago« das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago angenommenen Anhänge und diesbezüglicher Änderungen sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens von Chicago gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Abkommens von Chicago, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;
- b) bedeutet der Begriff »Luftfahrtbehörden« im Falle des Königreichs der Niederlande, in Bezug auf Curaçao, den für die zivile Luftfahrt zuständigen Minister von Curaçao; im Falle der Republik Österreich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;
- c) bedeutet der Begriff »vereinbarte Dienste« internationale Linienluftverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher benannten Flugstrecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;
- d) bedeutet der Begriff »namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen« jedes gemäß Artikel 3 (Namhaftmachung und Widerruf) des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechnigte Luftverkehrsunternehmen;
- e) hat der Begriff »Hoheitsgebiet« die diesem Begriff in Artikel 2 des Abkommens von Chicago zugewiesene Bedeutung;
- f) haben die Begriffe »Luftverkehrsdienst«, »internationaler Luftverkehrsdienst«, »Luftverkehrsunternehmen« und »nichtgewerbliche Landung« die ihnen in Artikel 96 des Abkommens von Chicago zugewiesenen Bedeutungen;
- g) bedeutet der Begriff »festgelegte Flugstrecke« eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke;
- h) bedeutet der Begriff »Kapazität« in Zusammenhang mit den vereinbarten Diensten die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Flugstrecke oder Teilflugstrecke;
- i) bedeutet der Begriff »Tarif« die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlenden Preise, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionsgebühren und anderer zusätzlicher Vergütungen für Agenturen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch ausschließlich Entgelt oder Konditionen für die Beförderung von Post;
- j) bedeutet der Begriff »Abkommen« dieses Abkommen, seinen Anhang und sämtliche Änderungen. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang;
- k) Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union;
- l) Bezugnahmen auf Staatsangehörige des Königreichs der Niederlande in Bezug auf Curaçao gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Staatsangehörige des Königreichs der Niederlande, die aus Curaçao stammen oder dort ansässig sind;
- m) Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen; und
- n) Bezugnahmen auf die »EU-Verträge« in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Artikel 2

Gewährung von rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb internationaler Linienluftverkehrsdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
- c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 ist dahingehend auszulegen, dass den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Namhaftmachung und widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken schriftlich namhaft zu machen, sowie die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

2. Diese Namhaftmachung erfolgt schriftlich über auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind berechtigt, von dem durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen, die gemäß den Gesetzen und Rechtsvorschriften für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste von den genannten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen des Abkommens von Chicago vorgeschrieben werden, zu erfüllen.

4. Nach Erhalt einer derartigen Namhaftmachung hat die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Bewilligungen unter möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung zu erteilen, vorausgesetzt:

- a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und
 - (ii) dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und
 - (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.
- b) im Falle eines von Curaçao namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet von Curaçao niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht von Curaçao verfügt; und
 - (ii) dass Curaçao eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrechterhält und für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; und
 - (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Curaçao und/oder von Staatsangehörigen von Curaçao steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

5. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung oder die technischen Genehmigungen für ein von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

- a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
 - (ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt oder aufrechterhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder
 - (iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Angehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.
- b) im Falle eines von Curaçao namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet von Curaçao niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht von Curaçao verfügt; oder

- (ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von Curaçao ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder Curaçao nicht für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbesitzerzeugnis zuständig ist; oder
- (iii) dieses Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Curaçao und/oder von Staatsangehörigen von Curaçao steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.

6. Wenn ein Luftverkehrsunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und entsprechend autorisiert wurde, kann es jederzeit beginnen, die vereinbarten Dienste im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zu betreiben.

Artikel 4

Anwendbarkeit von Gesetzen und Rechtsvorschriften

1. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für Führung und Betrieb der Luftfahrzeuge der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beim Einfliegen in das, Überfliegen des, Verweilen im und Verlassen des Hoheitsgebiet/s der ersten Vertragspartei.

2. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.

3. Gemäß Anhang 9 des Abkommens von Chicago hat jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass nur Fluggäste mit gültigen und echten Reisedokumenten, die für die Einreise in oder Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

4. Wenn eine Vertragspartei einen erheblichen Anstieg illegaler Migration oder anderer Bedrohungen ihrer internen Sicherheit infolge der Anwendung dieses Abkommens feststellt, erlaubt die andere Vertragspartei gemäß Anhang 9 des Abkommens von Chicago die Hinzuziehung von Dokumentenberatern durch die Vertragspartei oder das Luftfahrtunternehmen jeder Partei. Wenn die Hinzuziehung von Dokumentenberatern sich als unzureichend herausstellt, kann die betreffende Vertragspartei geeignete Maßnahmen ergreifen.

5. Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien ihrer relevanten Gesetze und Rechtsvorschriften, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, zur Verfügung zu stellen.

Artikel 5

Befreiung von Zöllen und anderen Gebühren

1. Die von dem/den durch die Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im internationalen Luftverkehrsdienst betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt besagte Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.

2. Außerdem sind von diesen Zöllen, Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei festgesetzten Grenzen, sofern sie zur Verwendung an Bord von Luftfahrzeugen, die auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, welche vom/von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei führt, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, dass das in den Abschnitten a, b und c dieses Absatzes genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt wird.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeugs einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei abgeladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 6

Besteuerung

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr sind nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

2. Kapital, das im internationalen Luftverkehr betriebene Luftfahrzeuge sowie bewegliches Vermögen zum Betrieb von derartigen Luftfahrzeugen darstellen, ist nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3. Falls ein Sonderabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern auf Einkommen und Vermögen zwischen den Vertragsparteien existiert, sind dessen Bestimmungen ausschlaggebend.

Artikel 7

Benutzungsgebühren

1. Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen höhere Benutzungsgebühren aufzuerlegen – oder deren Auferlegung zu gestatten – als jene, die ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen, auferlegt sind.

2. Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste erbringen, auferlegt sind.

3. Diese Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

Artikel 8

Direkter transitverkehr

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei werden, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahr widerrechtlicher Störungen, wie Gewalt und Luftpiraterie, sowie gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 9

Anerkennung von zeugnissen und erlaubnisscheinen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich, im Falle der Republik Österreich, dem Recht der Europäischen Union, erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der jeweils anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, stets vorausgesetzt, dass die Bedingungen für die Erteilung und Anerkennung solcher Zeugnisse oder Erlaubnisscheine mindestens den im Abkommen von Chicago festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

2. Absatz 1 gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von der Republik Österreich namhaft gemacht wurde und dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungsnachweisen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

Artikel 10

Tarife

1. Jede Vertragspartei erlaubt Tarife für Linienluftverkehrsdienste die von jedem Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage kaufmännischer, marktbezogener Überlegungen festgelegt werden.

Interventionen der Parteien beschränken sich auf:

- a) die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
- b) den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind; und
- c) den Schutz von Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

2. Für die Tarife für internationale Linienluftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien braucht nicht um eine Zulassung ersucht zu werden. Unbeschadet vorstehender Maßgabe müssen die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien weiterhin auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und geplante Tarife zur Verfügung stellen; diese Informationen sind auf/in für die Luftfahrtbehörden akzeptable(m) Weise bzw. Format vorzulegen.

Artikel 11

Handelsvertretung und aktivitäten

1. Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

- a) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie im Einklang mit den Gesetzen der anderen Vertragspartei andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen einzurichten;
- b) im Einklang mit den Gesetzen der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen; und
- c) sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

3. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, Luftbeförderungsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese Beförderungsleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

Artikel 12

Geschäftsmöglichkeiten

1. Bodenabfertigung

Jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei seine eigenen Bodenabfertigungsdienste (»Selbstabfertigung«) bereitzustellen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach seiner Wahl an einen der Lieferanten, welche zur Erbringung dieser Dienste berechtigt sind, unterzuvergeben (»Drittabfertigung«). Soweit bzw. solange die Gesetze und Vorschriften für Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Freiheit der Untervergabe dieser Dienste oder der Selbstabfertigung verhindern oder beschränken, wird jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Lieferanten erbracht werden, behandelt.

»Selbstabfertigung« bedeutet eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; für die Anwendung dieser Festlegung gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann nicht als Dritte gelten, wenn:

- a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt; oder
- b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

2. Leasing

- a) Die Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei dürfen die vereinbarten Dienste unter Verwendung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung erbringen, die von einem anderen Luftverkehrsunternehmen, gegebenenfalls auch aus einem Drittstaat, geleast wurden, vorausgesetzt, dass alle Beteiligten eines solchen Abkommens die Voraussetzungen gemäß den Gesetzen und Vorschriften erfüllen, die normalerweise von den Vertragsparteien auf solche Abkommen angewendet werden;
- b) Keine der Vertragsparteien darf von den Luftverkehrsunternehmen, die ihre Ausrüstung vermieten, verlangen, dass diese Verkehrsrechte gemäß diesem Abkommen besitzen;
- c) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Leasing) eines Luftfahrzeugs eines Luftverkehrsunternehmens eines Drittstaats durch ein Luftverkehrsunternehmen von Curaçao, oder eines Luftfahrzeugs eines Luftverkehrsunternehmens eines Drittstaates durch ein Luftverkehrsunternehmen von Österreich, um die in diesem Abkommen festgelegten Rechte wahrzunehmen, soll eine Ausnahme bleiben oder einen vorübergehenden Bedarf abdecken. Dafür ist die vorherige Genehmigung der Genehmigungsbehörde des Luftverkehrsunternehmens, das Leasingnehmer des Wet-Leasing-Luftfahrzeugs ist, sowie der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei einzuholen.

3. Code-Sharing

Beim Ausführen oder Anbieten der Dienste gemäß diesem Abkommen können alle Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen wie zum Beispiel Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

- a) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien;
- b) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen eines Drittstaats; und
- c) (einem) beliebigen Land- oder Seeverkehrsbeförderungsunternehmen; abschließen, wobei gilt, dass
 - (i) das ausführende Luftverkehrsunternehmen im Besitz geeigneter Verkehrsrechte ist und
 - (ii) die vermarktenden Luftverkehrsunternehmen die zugrundeliegenden Flugstreckenrechte besitzen, und
 - (iii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Abmachungen gelten. Für eine in Code-Sharing verkaufte Fluggastbeförderung muss der Käufer am Verkaufspunkt oder in jedem Fall vor Betreten des Luftfahrzeugs darüber informiert werden, welches Beförderungsunternehmen jeden Sektor des Dienstes betreibt.

Artikel 13

Umrechnung und transfer von einnahmen

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet, in dem die Einnahmen getätigt wurden, frei im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in sein Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei in die lokale Währung der anderen Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

Artikel 14

Kapazität und fairer wettbewerb

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, am Wettbewerb zur Bereitstellung von durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen.

2. Jede Vertragspartei gestattet es jedem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von diesem angebotenen internationalen Luftverkehrsleistungen auf Grund von kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Luftverkehrsdiensten oder den/die Luftfahrzeugtyp/en, den/die die von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einsetzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago anzuwenden sind.

3. Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, müssen evtl. den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorlegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne.

In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

4. Keine der beiden Vertragsparteien darf es ihrem/ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen gestatten, gemeinsam mit (einem) anderen Luftverkehrsunternehmen oder einzeln seine/ihre dominante Marktposition auf eine Art und Weise auszunutzen, die darauf abzielt, einen Mitbewerber massiv zu schwächen oder von einer Flugstrecke auszuschließen, oder dies bewirkt oder wahrscheinlich bewirkt.

5. Keine der beiden Vertragsparteien gewährt oder gestattet dem/den von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe oder Unterstützung, welche die Möglichkeit von Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei, auf billige und gleiche Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, beeinträchtigt.

6. Unter staatlicher Beihilfe oder Unterstützung ist die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung zu verstehen. Ohne Einschränkung umfasst dies die Aufrechnung von betrieblichen Verlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbare Zuschüsse oder Kredite zu bevorzugten Bedingungen, die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beibehaltung von fälligen Beträgen, den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtdiensten vernünftigerweise benötigten Einrichtungen.

7. Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf gemäß diesem Abkommen betriebene Leistungen staatliche Beihilfe oder Unterstützung gewährt, hat sie dieses Luftverkehrsunternehmen zu verpflichten, diese Beihilfe oder Unterstützung klar erkennbar und eigens in seinen Büchern anzuführen.

8. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken unterliegen, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, hat sie das Recht, die Ausübung der unter Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens angeführten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen auszusetzen oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder solche Bedingungen, wie sie sie für die Ausübung derartiger Rechte für notwendig erachtet, aufzuerlegen.

Artikel 15

Flugsicherheit

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach derartigen Konsultationen fest, dass in einem dieser Bereiche die andere Vertragspartei Sicherheitsstandards, die wenigstens den zu dieser Zeit gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und anwendet, so informiert die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen ebenso wie über die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift sodann entsprechende Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz 5 von Artikel 3 (Namhaftmachung und Widerrufung) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens von Chicago genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als »Vorfeldinspektion« bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

4. Sollte eine oder eine Reihe derartiger Vorfeldinspektion/en Anlass geben zu:
- a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entspricht; oder
 - b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago festgelegte Wartung nicht effektiv durchgeführt wird bzw. dass die Sicherheitsstandards nicht entsprechend angewendet werden,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Abkommens von Chicago frei, daraus zu schließen, dass die Voraussetzungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Erlaubnisscheine für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen.

5. Für den Fall, dass der Zutritt zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion an einem von (einem) Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen/deren Namen betriebenen Luftfahrzeug gemäß Absatz 3 dieses Artikels von einem Vertreter des/der besagten Luftverkehrsunternehmen(s) verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz 4 dieses Artikels Anlass gibt, und sodann die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung von einem oder mehreren Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

7. Jede von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen 2 oder 6 getroffene Maßnahme wird beendet, sobald der Grund für das Ergreifen dieser Maßnahme wegfällt.

8. Sofern die Republik Österreich ein Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Anwendung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Luftverkehrsunternehmens.

Artikel 16

Luftsicherheit

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln dabei insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen folgender Übereinkommen:

- a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;
- d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;
- e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Sicherheit der Luftfahrt regelt und für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Abkommen von Chicago als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie dass die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

4. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausflug aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im jeweiligen Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens bzw. Beladens wirksam angewandt werden.

7. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei bezüglich angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zu Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

8. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, ihren Fluggästen und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

9. Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach diesem Ersuchen gilt als Grund für die Anwendung von Absatz 5 des Artikels 3 (Namhaftmachung und Widerruf) dieses Abkommens. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

Artikel 17

Beistellung von statistiken

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

Artikel 18

Konsultationen

1. Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.

2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

Artikel 19

Abänderungen

1. Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.

2. Auf diese Weise vereinbarte Abänderungen werden von jeder Vertragspartei gebilligt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien sich durch einen Austausch diplomatischer Noten darüber verständigt haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten gemäß ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können Abänderungen der Abschnitte I und III des Anhangs dieses Abkommens zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien durch einen Austausch diplomatischer Noten vereinbart werden.

Artikel 20

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens versuchen die Vertragsparteien, diese zunächst auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, eine Einigung auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder sie auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.

3. Jede Vertragspartei bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident der Ansicht ist, dass er Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf die Meinungsverschiedenheit nicht als neutral anzusehen ist, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund auszuschließen ist, die Bestellungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

6. Für den Fall, dass bzw. solange eine Vertragspartei einer gemäß Absatz 2 dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht Folge leistet, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7. Die Kosten des Schiedsgerichtes, einschließlich Honorare und Auslagen der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Zusammenhang mit dem Verfahren gemäß Absatz 4 dieses Artikels entstehenden Kosten gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes.

Artikel 21

Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde zu übermitteln.

2. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung seitens der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

Artikel 22

Registrierung

Dieses Abkommen sowie Änderungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

Artikel 23

Geltung des abkommens

In Bezug auf das Königreich der Niederlande gilt dieses Abkommen nur für Curaçao.

Artikel 24

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel darüber informiert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen gemäß ihren jeweiligen gesetzlichen Verfahren für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von den jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in zweifacher Ausfertigung in Willemstad am 7. des Monats März 2016 in englischer, niederländischer und deutscher Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung des Königreichs der Niederlande, in bezug auf Curaçao,

S.F.C. CAMELIA-RÖMER

Für die Österreichische Bundesregierung,

WERNER DRUML

Anhang

Flugstreckenplan

Abschnitt I:

- A. Das/Die von der Republik Österreich namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Alle Punkte	Punkte in Curaçao	Alle Punkte

- B. Das/Die von Curaçao namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Curaçao	Alle Punkte	Punkte in Österreich	Alle Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit bedient werden.

Abschnitt III:

Das/Die von einer Vertragspartei namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen kann/können es auf beliebigen oder allen Flügen unterlassen, Zwischenpunkte und/oder Punkte darüber hinaus anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Dienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.

Abschnitt IV:

Dieses Abkommen schließt die Ausübung gewerblicher Verkehrsrechte durch die von Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen zwischen Punkten in Curaçao und den Niederlanden (einschließlich des karibischen Teils der Niederlande (der Inseln Bonaire, Sint Eustatius und Saba)), zwischen Curaçao und Sint Maarten sowie zwischen Curaçao und Aruba aus.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het verdrag, met bijlage, zullen ingevolge artikel 24 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand waarin de twee verdragsluitende partijen elkaar door de uitwisseling van diplomatieke nota's de laatste kennisgeving hebben gezonden dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding uit hoofde van hun onderscheiden wettelijke procedures is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
Chicago, 7 december 1944
- Tekst : *Stb.* 1947, 165 (Engels)
Trb. 1973, 109 (vertaling, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2016, 13
- Titel : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
Rome, 25 maart 1957
- Tekst : *Trb.* 1957, 91 (Nederlands)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 83
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van
luchtvaartuigen;
Tokio, 14 september 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)
Trb. 1964, 186 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;
's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 209
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de
burgerluchtvaart;
Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2016, 55
- Titel : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de inter-
nationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen
tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 41
- Titel : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan;
Montreal, 1 maart 1991
- Tekst : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)
Trb. 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 34
- Titel : Verdrag betreffende de Europese Unie;
Maastricht, 7 februari 1992
- Tekst : *Trb.* 1992, 74 (Nederlands)

Uitgegeven de zevende juni 2016.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. KOENDERS