

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2021 Nr. 125

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland
(met Bijlagen);
Brussel, 20 september 2021*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013053 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and Iceland

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

Iceland (hereinafter referred to as "the Parties");

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among Airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in international air transportation;

Have agreed as follows:

CHAPTER I:

INTRODUCTION

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined:

1. the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of Iceland, the Ministry of Transport and Local Government; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions exercised by said authorities;
2. the term "Agreed Services" means Air Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
3. the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
4. the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

5. the term "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
6. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by both Parties;
7. the term "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. the term "National", in the case of Iceland, means Nationals of Iceland or Nationals of the Member States of the European Economic Area; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, means Nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Curaçao;
9. the term "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, their baggage and/or cargo in Air Service, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. the term "Territory", for each Party, shall have the meaning specified in Article 2 of the Convention;
11. the term "User charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
12. the term "European Economic Area" (EEA) means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on May 2, 1992, between the European Union and its Member States on the one hand and the European Free Trade Association States (EFTA) with the exclusion of Switzerland on the other hand, of which Iceland is a Member State.

CHAPTER II:

OBJECTIVES

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Party:
 - a) the right to fly across its Territory without landing;
 - b) the right to make Stops for non-traffic purposes in its Territory;
 - c) the right to exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.
3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate an Airline or Airlines for the purpose of operating the Agreed Services on each of the routes specified in Annex I to this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels.
2. Upon receipt of such a designation and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an Airline designated by Iceland:
 - i) the Airline is established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, and the Airline has a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; and
 - ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by a Member State of the European Economic Area 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 and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area and shall at all times be effectively controlled by such states and/or Nationals;

- b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
 - i) the Airline is established in the Territory of Curaçao and the Airline has a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; and
 - ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by Curaçao and the Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) the Airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao and shall, at all times, be effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
- c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
- d) the Designated Airline is maintaining and administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

3. When an Airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, provided that the Airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation or Suspension of Authorization

1. Either Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of an Airline designated by the other Party where:

- a) in the case of an Airline designated by Iceland:
 - i) the Airline is not established in the Territory of Iceland in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or
 - ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Member State of the European Economic Area 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 or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Member States of the European Economic Area and/or Nationals of Member States of the European Economic Area or are not at all times effectively controlled by such states and/or Nationals;
- b) in the case of an Airline designated by Curaçao:
 - i) the Airline is not established in the Territory of Curaçao or the Airline does not have a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Curaçao; or
 - ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by Curaçao or the Aeronautical Authority of Curaçao is not clearly identified in the designation; or
 - iii) the Airline is not owned or shall not continue to be owned, directly or through majority ownership, by Curaçao and/or Nationals of Curaçao or the Airline is not, at all times, effectively controlled by Curaçao and/or its Nationals;
- c) the Designated Airline is not qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; or
- d) the Designated Airline is not maintaining and not administering the provisions set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization or technical permission mentioned in paragraph 1 of this Article, or imposition of the conditions therein, is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III:

COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Party shall have the right to establish offices, both on-line and off-line, in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air Services.

2. The Designated Airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring into and to maintain in the Territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the Agreed Services.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline or Airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party and authorized to perform such services for other Designated Airlines.

4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article; and
- b) each Party shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

5. The Designated Airline(s) shall have the right to perform its (their) own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all Airlines, charges shall be based on the costs of services provided and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

6. The Designated Airline(s) may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Airline's discretion, through its agents. Each Designated Airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that Territory or in freely convertible currencies.

7. Each Designated Airline shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Party in local currency. At their discretion, the Designated Airline(s) of each Party may pay for such expenses in the Territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

8. In operating or holding out the Agreed Services on the routes specified in Annex I to this Agreement, any Designated Airline may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing, joint ventures or leasing arrangements, with

- a) an Airline or Airlines of either Party; and
- b) an Airline or Airlines of a third state,

provided that such third state authorizes or allows comparable arrangements between the Airlines of the other Party and other Airlines on services to, from and via such a third state, provided that all Airlines in such arrangements

1. hold the appropriate authority; and
2. meet the requirements normally applied to such arrangements.

Article 6

User charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, not discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User charges shall be assessed on the Designated Airline(s) of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the Designated Airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the Full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such Full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Designated Airline(s) using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Designated Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of para-

graph 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in User charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held in dispute resolution procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the User charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any User charge or practice that is not consistent with this Article.

Article 7

Fair Competition

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

2. Each Party shall allow any Designated Airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the Agreed Services it offers based on the Airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, neither Party shall impose on the Designated Airline(s) of the other Party any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs and other government inspection services, technical or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

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

4. The Parties agree that the following Airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- a) the charging of fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another Airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect of distorting competition in the market; and
- f) the behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

5. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the Territory of one Party shall be available for use by the Designated Airline(s) of the other Party on terms no less favorable than the most favorable terms available to any Airline engaged in similar International Air Services at the time arrangements for use are made.

6. If the Aeronautical Authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the Designated Airline(s) of the other Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with paragraphs 4 or 5 of this Article, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days after receipt of the request.

7. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

Article 8

Tariffs

1. Tariffs charged for International Air Services under this Agreement may be freely established by the Designated Airline(s) and shall not be subject to approval.

2. Each Party may require notification to or filing with the Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged for transportation to or from its Territory by the Designated Airline(s) of the other Party.

3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of Curaçao for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area.

CHAPTER IV:

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

Customs Duties

1. Each Party shall, on the basis of reciprocity, exempt a Designated Airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that Designated Airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the Designated Airline of such other Party operating the Agreed Services.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such Airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items specified in paragraph 1 of this Article.

3. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;
- retained on board aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
- taken on board aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,

whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided that the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.

4. Regular airborne equipment, spare parts, supplies fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that items be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the other Party that operates between a point or points in the Territory of the first Party and another point in the Territory of that Party or a point in the Territory of another European Union Member State or a Member State of the European Economic Area or a Member State to the European Free Trade Association.

Article 10

Taxation

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by a Designated Airline of a Party, including participation in inter-airline commercial arrangements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the other Party.

2. Capital and assets of a Designated Airline of a Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the other Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by a Designated Airline of a Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the other Party.

4. For the purposes of this Article:

- a) the term "profits or income" includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:
 - i) the charter or rental of aircraft;
 - ii) the sale of air transportation, either for the Airline itself or for any other Airline; and
 - iii) interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that such interest is incidental to the operation;
- b) the term "international traffic" means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where such transportation is principally between points in the Territory of a Party.

5. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the Parties.

Article 11

Transfer of funds

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of Air Services and associated activities directly linked to Air Services in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the Airline makes the initial application for remittance.

CHAPTER V:

REGULATORY PROVISIONS

Article 12

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airline(s).
2. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's Designated Airline(s).
3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over an Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 13

Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Party and still in force shall be recognized as valid by each Party, for the purpose of operating the Agreed Services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or validated are at least equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own Nationals by the other Party.
2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Aircraft. Such consultations shall take place in conformity with Article 17 (Consultations) of this Agreement.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Each Party

reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of the other party, may, while within the Territory of the other Party be the subject of a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

5. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of the other Party.

6. Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

8. Where one Party has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third state, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third state and in respect of the operating authorization of that Airline.

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. Each Party 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil air aviation.

3. Each Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in its Territory, and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Each Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from or while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time to the expiry of fifteen (15) days.

CHAPTER VI:

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 15

Approval of Schedules

1. The Designated Airline(s) of each Party may submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least forty-five (45) days prior to the operation of the Agreed Services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the Designated Airline of one Party wishes to operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 16

Statistics

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 17

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, amendment of, or compliance with this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 13 (Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement, the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by consultations and negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 19

Amendment

1. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendment to Annex I to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

CHAPTER VII:

FINAL PROVISIONS

Article 20

Multilateral agreements

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 21

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.
2. This Agreement shall terminate at the place of receipt of the notice at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 23

Territorial Application

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

Article 24

Entry into force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between Curaçao and Iceland, the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government

of the Republic of Iceland, signed at The Hague, 22 March 1950.

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

DONE at Brussels, on this 20th day of September 2021, in duplicate, in the English language.

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

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

For Iceland,

KRISTJÁN ANDRI STEFÁNSSON

Annex I

Route Schedule

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Iceland:

Points before	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any point	Iceland	Any point	Curaçao	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Iceland shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Curaçao and any point or points.

2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curaçao:

Points before	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any point	Curaçao	Any point	Iceland	Any point

For all-cargo service: the Designated Airline(s) of Curaçao shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Iceland and any point or points.

3. While operating an Agreed Service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:
- operate flights in either or both directions;
 - combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
 - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes; and
 - pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed fifteen (15) days at any point.
4. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by the Designated Airlines of Iceland between Curaçao and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius, and Saba)); between Curaçao and Sint Maarten; and between Curaçao and Aruba.

On any segment or segments of the aforementioned routes, any Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Annex II

Non-scheduled/Charter operations

1. The Airline(s) of one Party shall, in accordance with the route schedule in Annex 1 to this Agreement, be entitled to perform international non-scheduled air transportation to and from any point or points in the Territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round trip carriage. Multi-destination charters shall also be permitted. In addition, Airline(s) of one Party may operate charters with traffic originating in or destined for the Territory of the other Party.

2. Each Designated Airline performing air transportation under this provision shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose Territory the traffic originates, whether on a one-way or round trip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation.

Annex III

Intermodal services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Services any surface transportation for cargo to or from any points in the Territories of the Parties or in third states, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface Airlines, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

C. VERTALING

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en IJsland

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

IJsland (hierna te noemen „de partijen”);

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

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de regionale en internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten van, naar en via hun onderscheiden grondgebieden;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

– INTRODUCTIE

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat IJsland betreft, het ministerie van Transport en Lokaal Bestuur; en wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
2. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan, luchtdiensten op de in Bijlage I bij dit Verdrag omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
3. wordt onder „Verdrag” verstaan, dit Verdrag, de Bijlagen daarbij en alle wijzigingen daarvan;
4. 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;

5. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan, een luchtvaartmaatschappij die is of luchtvaartmaatschappijen die zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
6. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan, het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
7. wordt onder „volledige kosten” verstaan, de kosten van het leveren van een dienst plus een redelijke heffing voor administratiekosten;
8. wordt onder „onderdaan” verstaan, wat IJsland betreft, onderdanen van IJsland of onderdanen van de lidstaten van de Europese Economische Ruimte; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die officieel als lokale inwoner met de Nederlandse nationaliteit bij de burgerlijke stand van Curaçao zijn ingeschreven;
9. wordt onder „tarief” verstaan, alle prijzen, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, hun bagage en/of vracht, met inbegrip van elke andere wijze van vervoer in verband daarmee, en de voor de beschikbaarheid van deze prijzen, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
10. heeft „grondgebied” voor elk van de partijen de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
11. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan, een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen; en
12. wordt onder „Europese Economische Ruimte” (EER) verstaan, de uitgebreide vrijhandelszone die tot stand kwam krachtens de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, gedaan te Oporto op 2 mei 1992, tussen enerzijds de Europese Unie en haar lidstaten en anderzijds de lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), uitgezonderd Zwitserland, waarvan IJsland een lidstaat is.

HOOFDSTUK II

– DOELSTELLINGEN

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elk van de partijen verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij:
 - 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 volledige derde- en vierde vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen; en
 - d. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
3. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elk van de partijen heeft het recht een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op elk van de in Bijlage I bij dit Verdrag omschreven routes en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Dergelijke aanwijzingen geschieden schriftelijk en worden de andere partij langs diplomatieke weg toegezonden.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen en vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, op voorwaarde dat:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door IJsland:

- i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van IJsland overeenkomstig de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het nationale recht aangenomen in overeenstemming met de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Economische Ruimte 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 en blijft van lidstaten van de Europese Economische Ruimte en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Economische Ruimte en te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van die staten en/of onderdanen;
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
- i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Curaçao en de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van Curaçao; en
 - ii. Curaçao 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 en blijft van Curaçao en/of onderdanen van Curaçao, en te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;
- c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
- d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij de in artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte bepalingen handhaaft en toepast.
3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en gemachtigd, kan zij beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in Bijlage I bij dit Verdrag omschreven routes, mits zij alle toepasselijke bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. Elke partij kan de exploitatievergunning of technische vergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij weigeren, intrekken, opschorten, beperken of er voorwaarden aan verbinden wanneer:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door IJsland:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van IJsland overeenkomstig de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het nationale recht aangenomen in overeenstemming met de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Economische Ruimte die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van lidstaten van de Europese Economische Ruimte en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Economische Ruimte of niet te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van die staten en/of onderdanen;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van Curaçao of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van Curaçao; of
 - ii. Curaçao niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de luchtvaartautoriteit van Curaçao niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is en blijft van Curaçao en/of onderdanen van Curaçao of niet te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;
 - c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; of
 - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij de in artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte bepalingen niet handhaaft en toepast.
2. Tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting van de exploitatievergunning of technische vergunning genoemd in het eerste lid van dit artikel, of oplegging van de voorwaarden daarvan, van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van een partij de exploitatievergunning of technische vergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met het bepaalde in artikel 13 (Veiligheid) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III

– COMMERCIEËLE BEPALINGEN

Artikel 5

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk van de partijen heeft/hebben het recht op het grondgebied van de andere partij zowel online als offline kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk van de partijen heeft/hebben het recht, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij inzake binnenkomst, verblijf en werk, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

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

4. De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:

- a. verleent elk van de partijen, op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het tweede lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
- b. vergemakkelijkt en bespoedigt elk van de partijen de vereiste werkvergunningen voor medewerkers die bepaalde tijdelijke taken verrichten.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) heeft/hebben het recht zelf haar/hun gronddiensten te verrichten op het grondgebied van de andere partij („self-handling”) of, naar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een keuze te maken uit concurrerende agenten. Deze rechten zijn uitsluitend onderworpen aan fysieke beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen, heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) mag/mogen zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar/hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta en het staat iedere persoon vrij deze te kopen.

7. Het is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kan of kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elk van de partijen deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.

8. Bij de exploitatie of het onderhouden van de overeengekomen diensten op de in Bijlage I bij dit Verdrag omschreven routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals vast af te nemen plaatsen, code-sharing, joint ventures of lease-regelingen, met

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde staat, mits deze derde staat soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via deze derde staat toestaat of daarin toestemt, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen die aan dergelijke regelingen deelnemen
 1. de vereiste bevoegdheden hebben; en

2. voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

Artikel 6

Gebruikersheffingen

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

Artikel 7

Eerlijke concurrentie

1. Elk van de partijen staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elk van de partijen staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij de frequentie en capaciteit van de overeengekomen diensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van de commerciële marktoverwegingen van de luchtvaartmaatschappij. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij derhalve enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
3. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.
4. De partijen komen overeen dat de volgende handelwijzen van luchtvaartmaatschappijen beschouwd kunnen worden als mogelijk oneerlijke concurrentiepraktijken die aan een nader onderzoek onderworpen kunnen worden:
 - a. er worden op routes prijzen en kosten berekend op een niveau dat, alles bij elkaar genomen, ontoereikend is om de kosten van het verlenen van de diensten waarop zij betrekking hebben te dekken;
 - b. er vindt een buitensporige uitbreiding van de capaciteit of de frequentie van diensten plaats;
 - c. de bedoelde praktijken hebben eerder een blijvend dan een tijdelijk karakter;

- d. de bedoelde praktijken hebben ernstige negatieve economische gevolgen voor of berokkenen aanzienlijke schade aan een andere luchtvaartmaatschappij;
- e. de bedoelde praktijken geven blijk van de kennelijke intentie de mededinging op de markt te verstoren, of hebben dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg; en
- f. er is sprake van gedragingen die duiden op misbruik van een dominante positie op de route.

5. Luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten, beveiliging van de luchtvaart en andere daarmee verband houdende voorzieningen en diensten die worden geleverd op het grondgebied van de ene partij zijn beschikbaar voor gebruik door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de afspraken voor gebruik worden gemaakt gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen die vergelijkbare internationale luchtdiensten uitvoeren.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van de ene partij van mening zijn dat de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij beoogde of uitgevoerde operatie of operaties oneerlijke concurrentie zou(de) kunnen vormen overeenkomstig het vierde of vijfde lid van dit artikel, kunnen zij verzoeken om overleg in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag om tot een oplossing van het probleem te komen. Een dergelijk verzoek gaat vergezeld van een kennisgeving met de redenen voor het verzoek en het overleg vangt aan binnen dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek.

7. Indien de partijen er niet in slagen door middel van overleg tot een oplossing van het probleem te komen, kan elk van de partijen een beroep doen op de geschillenregeling uit hoofde van artikel 18 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag teneinde tot een oplossing van het geschil te komen.

Artikel 8

Tarieven

1. Tarieven die uit hoofde van dit Verdrag voor internationale luchtdiensten worden berekend mogen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) vrij worden vastgesteld en hoeven niet te worden goedgekeurd.

2. Elk van de partijen kan verlangen dat in rekening te brengen tarieven voor vervoer van of naar haar grondgebied door (de) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij ter kennis worden gebracht van of worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten.

3. Niettegenstaande het eerste en tweede lid van dit artikel is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Curaçao voor vervoer dat geheel binnen de Europese Economische Ruimte plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht, de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van toepassing.

HOOFDSTUK IV

– FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 9

Douanerechten

1. Elk van de partijen stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale uitrustingsstukken, boordproviand en andere goederen zoals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend wordt gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten exploiteert.

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

zien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen zijn geheven.

3. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:

- a. die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;
- b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven; of
- c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten,

ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

4. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide partijen mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

5. Niets in dit Verdrag belet een partij op basis van non-discriminatie belastingen, toeslagen, rechten, lasten of heffingen te heffen over brandstof geleverd op zijn grondgebied voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van die partij of een punt op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie of een lidstaat van de Europese Economische Ruimte of een lidstaat van de Europese Vrijhandelsassociatie.

Artikel 10

Belastingheffing

1. Winsten of inkomsten uit de exploitatie van de luchtvaartuigen in internationaal verkeer die door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij worden behaald, met inbegrip van deelname aan commerciële overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen of gemeenschappelijke ondernemingen, zijn vrijgesteld van belasting over winsten of inkomsten geheven door de andere partij.

2. Kapitaal en vermogensbestanddelen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij die worden gebruikt bij de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn vrijgesteld van belasting over kapitaal en vermogensbestanddelen geheven door de andere partij.

3. Voordelen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd of van roerende goederen die worden gebruikt bij de exploitatie van dergelijke luchtvaartuigen die worden verkregen door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij zijn vrijgesteld van belasting over voordelen geheven door de andere partij.

4. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

- a. „winsten of inkomsten” de bruto ontvangsten en opbrengsten die direct worden verkregen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer, met inbegrip van:
 - i. de charter of verhuur van luchtvaartuigen;
 - ii. de verkoop van luchtvervoer, hetzij voor de luchtvaartmaatschappij zelf, hetzij voor een andere luchtvaartmaatschappij; en
 - iii. interest over de bedragen die direct worden verkregen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer, mits dergelijke interest voortvloeit uit de exploitatie;
- b. „internationaal verkeer” het vervoer van personen en/of vracht, met inbegrip van post, behalve wanneer dergelijk vervoer hoofdzakelijk tussen punten op het grondgebied van een partij plaatsvindt.

5. Dit artikel is niet van kracht indien er een verdrag tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen tussen de partijen van kracht is.

Artikel 11

Overmaking van gelden

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking doet.

HOOFDSTUK V

– BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

Artikel 12

Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van de eerstgenoemde partij met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.
2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inkleding, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postreglementen) te worden nageleefd door of namens die passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij.
3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of elke andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.
4. Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare belastingen.

Artikel 13

Veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten zoals voorzien in dit Verdrag, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ten minste gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Elk van de partijen kan evenwel voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere partij ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard.
2. Elk van de partijen kan verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats overeenkomstig artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.
3. Indien, na dergelijk overleg, een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het tweede lid van dit artikel niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago kunnen zijn vastgesteld, wordt de andere partij in kennis gesteld van dit oordeel en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Elk van de partijen behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren en deze in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.
4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of

vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een platforminspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

5. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij behoudt elk van de partijen zich het recht voor de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of van aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken.

6. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vijfde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

7. Onder verwijzing naar het derde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, de secretaris-generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie daarvan in kennis te worden gesteld. Laatstgenoemde dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

8. Indien een partij een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een derde staat controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere partij uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die derde staat en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

Artikel 14

Beveiliging van de luchtvaart

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

2. De 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, zijn passagiers en bemanning, van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. Elk van de partijen handelt, in haar onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en de passende aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Elk van de partijen verlangt dat exploitanten van luchtvaartuigen die in haar land geregistreerd zijn of die op haar grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op haar grondgebied handelt in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elk van de partijen stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elk van de partijen stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elk van de partijen waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning en hun handbagage en bagage, alsmede vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles wor-

den onderworpen. Elk van de partijen neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, 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.

6. Elk van de partijen heeft het recht, binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving, haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, opschorten, beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die andere partij. Indien zulks gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij te allen tijde voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI

– PROCEDURELE BEPALINGEN

Artikel 15

Goedkeuring van schema's

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen kan haar voorgenomen vluchtschema's ten minste vijfenveertig (45) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring indienen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

Artikel 16

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elk van de partijen voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden.

Artikel 17

Overleg

Elke partij mag te allen tijde verzoeken om schriftelijk overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de Bijlagen daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 18

Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 13 (Veiligheid) en 14 (Veiligheid van de luchtvaart), trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats door overleg en onderhandeling te regelen.

2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van onderhandeling te regelen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

Artikel 19

Wijziging

1. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

2. Niettegenstaande de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van Bijlage I bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd. Een dergelijke wijziging treedt in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde Bijlage.

HOOFDSTUK VII

– SLOTBEPALINGEN

Artikel 20

Multilaterale verdragen

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 17 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 21

Beëindiging

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

2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht op de locatie waar de kennisgeving is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

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

Artikel 23

Territoriale toepassing

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

Artikel 24

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.
2. Bij inwerkingtreding vervangt dit Verdrag, in de relatie tussen Curaçao en IJsland, de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek IJsland betreffende luchtvervoer, ondertekend te 's-Gravenhage op 22 maart 1950.

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

GEDAAN in tweevoud te Brussel op 20 september 2021, in de Engelse taal.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

Voor IJsland,

KRISTJÁN ANDRI STEFÁNSSON

Bijlage I

Routetabel

1. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van IJsland:

Ervoor gelegen punten	Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	IJsland	Elk punt	Curaçao	Elk punt

Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van IJsland toegestaan volledig gebruik te maken van zevende vrijheidsverkeersrechten tussen Curaçao en een punt of punten.

2. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Curaçao:

Ervoor gelegen punten	Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	Curaçao	Elk punt	IJsland	Elk punt

Vrachtdiensten: het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Curaçao toegestaan volledig gebruik te maken van zevende vrijheidsverkeersrechten tussen IJsland en een punt of punten.

3. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij of mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:
 - a) vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
 - b) verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
 - c) landingen op een of alle punten overslaan, mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
 - d) verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes; en
 - e) op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen en afzetten, mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan vijftien (15) dagen.
4. Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van IJsland uit tussen punten in Curaçao en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba)), tussen Curaçao en Sint Maarten, en tussen Curaçao en Aruba.

Op elk deel van de voornoemde routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de route, met dien verstande dat, met uitzondering van vrachtdiensten, bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de par-

tij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

Bijlage II

Niet-geregelde vluchten/chartervluchten

1. De luchtvaartmaatschappij(en) van een partij heeft/hebben het recht, in overeenstemming met de routetabel in Bijlage I bij dit Verdrag, internationaal niet-geregeld luchtvervoer uit te voeren van en naar een punt of punten op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij met stopovers onderweg voor alle verkeer op enkele reizen of retourvluchten. Chartervluchten met meerdere bestemmingen zijn eveneens toegestaan. Daarnaast kunnen de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij chartervluchten exploiteren met verkeer afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de andere partij.
2. Elke luchtvaartmaatschappij die uit hoofde van deze bepaling luchtvervoer verzorgt houdt zich aan de wetten, regelgeving en regels die de partij van wier grondgebied het verkeer afkomstig is, ongeacht of het een enkele reis of retourvlucht betreft, op dergelijk vervoer van toepassing heeft verklaard of zal verklaren.

Bijlage III

Intermodale diensten

Niettegenstaande de andere bepalingen van dit Verdrag, is het luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor vracht naar of vanaf punten op de grondgebieden van de partijen of in derde staten, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze vracht, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht wordt vervoerd, wordt toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere luchtvaartmaatschappijen over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer door de lucht. Deze intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlagen, zullen ingevolge artikel 24, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van het Verdrag, met Bijlagen, zijn voltooid.

Uitgegeven de zesde oktober 2021.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H.P.M. KNAPEN