

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2022 Nr. 39

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en IJsland (met Bijlagen);  
Brussel, 30 maart 2022*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013518 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

### **Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, and Iceland**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,

and

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

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an Agreement for the purpose of establishing international air services between and beyond their respective territories;

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

#### Article 1

##### *Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

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 Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication; or, in both cases, any person or authority authorized to perform the functions exercised by the said authority or its successor;
2. the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;

4. the term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
5. 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 2 May 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;
6. the term "full cost" means the cost of providing services plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. the term "international air service" means an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. the term "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. the terms "stop for non-traffic purposes", "airline", "air service" and "territory" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
10. the term "user charges" means a charge or charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and
11. the term "nationals", in the case of Iceland, shall be understood as referring to a national of Iceland or a national of a Member State of the Agreement on the European Economic Area; and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Sint Maarten.

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Party grants the other Party's designated airlines the following rights for the conduct of international air services:
  - a) the right to fly across its territory without landing;
  - b) the right to make stops for non-traffic purposes in its territory; and
  - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph 1 in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration 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, in writing through an exchange of diplomatic notes to the other Party, an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services, in accordance with this Agreement, on each of the routes specified in Annex I to this Agreement, and to withdraw or alter such designations.
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 aeronautical authorities of 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 the 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 Sint Maarten:
    - (i) the airline is established in the territory of Sint Maarten, and the airline has a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Sint Maarten; and
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by Sint Maarten and the aeronautical authority of Sint Maarten is clearly identified in the designation; and

- (iii) the airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by Sint Maarten and/or nationals of Sint Maarten and shall, at all times, be effectively controlled by Sint Maarten 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 7 (Safety) and Article 8 (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 of Authorization*

1. Either Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission 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 Sint Maarten:
    - (i) the airline is not established in the territory of Sint Maarten or the airline does not have a valid Operating License in accordance with the applicable laws and regulations of Sint Maarten; or
    - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by Sint Maarten or the aeronautical authority of Sint Maarten 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 Sint Maarten and/or nationals of Sint Maarten or the airline is not, at all times, effectively controlled by Sint Maarten 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 7 (Safety) and Article 8 (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 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.

#### Article 5

##### *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 airlines.
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 airlines.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

## Article 6

### *Recognition of Certificates*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by any Party responsible for the regulatory control of a designated airline 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.

2. Each Party reserves the right, however, to 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.

## Article 7

### *Safety*

1. Either Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, crew, aircraft and operation of aircraft.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the safety standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an 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 search 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 search 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.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party.

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with the safety standards when the agreed time period has lapsed, 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.

7. 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 8

### *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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September

1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other convention and protocol relating to the security of civil aviation to which both Parties become parties.

2. Upon request the Parties shall provide each other with all necessary assistance 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 aviation.

3. The Parties shall, in their 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. The Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. 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. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

5. Each Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, 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 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.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers, crew, 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.

7. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities, 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 assessment shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. 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 authorizations and technical permissions of an airline or airlines designated by 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 prior to the expiry of fifteen (15) days.

## Article 9

### *Commercial Opportunities*

1. The designated airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air services.

2. The designated airlines 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. The designated airlines of each Party shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform 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 which would be available if self-handling were possible.

4. The designated airlines of each Party 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, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, passenger cancellation and refund rights referred to under Section 2 of Annex II to this Agreement. Each airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that country or in freely convertible currencies.

5. The designated airlines of each Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues 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 carrier makes the initial application for remittance.

6. The designated airlines of each Party 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 airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

7. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country,

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

1) hold the appropriate authority; and

2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

## Article 10

### *Customs Duties and Charges*

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 customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) 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. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

c) 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.

3. The regular airborne equipment, as well as the items and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided that such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Party.

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 11

### *User charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines 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 airlines using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines 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 paragraphs 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 16 (Consultations and Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless;
  - a) 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
  - b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any user charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 12

### *Avoidance of Double Taxation*

1. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international traffic shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of that airline is situated.
2. Capital represented by aircraft operated in international traffic by a designated airline and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of that airline is situated.
3. When a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Parties, the provisions of the latter shall prevail.

## Article 13

### *Fair Competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air services governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for charter flights or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in the

Annexes to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air services' intermediaries and on designated airlines of the other Party.

#### Article 14

##### *Tariffs*

1. Each Party shall allow Tariffs for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
  - a) prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
  - b) protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - c) protection of airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Party may require notification or filing with its aeronautical authorities of Tariffs to be charged for Air Services to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing with its aeronautical authorities of Tariffs to be charged to or from its territory for charters to the public by airlines of the other Party, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
3. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the Tariffs to be charged by the designated airline of Sint Maarten for carriage wholly within the European Economic Area shall be subject to the Agreement on the European Economic Area.

#### Article 15

##### *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 countries, 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 carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo 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.

#### Article 16

##### *Consultations and Settlement of Disputes*

1. In a spirit of close co-operation, either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement, its implementation and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultation and negotiation.
2. Any dispute which cannot be settled by consultation and negotiation may, at the request of either Party to this Agreement, be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.
3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any third party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.
4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization. The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the Presi-



dent of the Council of the International Civil Aviation Organization. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject matter of the dispute.

5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination, including, if applicable, any recommendations, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

6. The Parties shall co-operate in good faith to advance the mediation and to be bound by any decision or determination of the expert or experts, unless they otherwise agree. If the Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration or termination under Article 18 (Termination) of this Agreement.

## Article 17

### *Amendments*

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, including the Annexes thereto, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Parties in relation to the proposed amendment. Such consultations shall commence within a period of sixty days (60) from the date of receipt of the request.

2. 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 21 (Entry into force) of this Agreement.

3. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this Article, any amendment to Annex I to this Agreement shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 2 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

## Article 18

### *Termination*

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 sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. 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 it was received by the International Civil Aviation Organization.

## Article 19

### *Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the territory of Sint Maarten only.

## Article 20

### *Registration with the International Civil Aviation Organization*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered upon their signature with the International Civil Aviation Organization.

## Article 21

### *Entry into force*

1. This Agreement and its Annexes shall enter into force on the first day of the second month following the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties through diplomatic channels confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annexes.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in the relation between Sint Maarten 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 by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Brussels, on this 30<sup>th</sup> day of March, 2022, in duplicate, in the English language.

*For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,*

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

*For Iceland,*

KRISTJÁN ANDRI STEFÁNSSON

---

## Annex I

### International Air Services

#### *Section 1 Routes*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air services between points on the following routes:

The designated airline or airlines of Sint Maarten shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Sint Maarten	Intermediate points	Points in Iceland	Points beyond
any point	any point	any point	any point

For all-cargo service or services, the designated airlines shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Sint Maarten and any point or points.

The designated airline or airlines of Iceland shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in Iceland	Intermediate points	Points in Sint Maarten	Points beyond
any point	any point	any point	any point

For all-cargo service or services, the designated airlines shall be entitled to exercise full seventh freedom traffic rights between Iceland and any point or points.

This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by designated airlines of Iceland between Sint Maarten and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands), Sint Maarten and Curaçao and Sint Maarten and Aruba.

#### *Section 2 Operational Flexibility*

Each designated airline may on any or all flights and at its option:

- 1) Operate flights in either or both directions;

- 2) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3) serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- 4) omit stops at any point or points;
- 5) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- 6) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or change of flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;
- 7) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- 8) carry transit traffic through the other Party's territory; and/or
- 9) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

### *Section 3 Change of Gauge*

On any segment or segments of the routes specified in Section 1 of this Annex, 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**

### **Charter Operations**

#### *Section 1*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters):

- between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
- between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right:

- 1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party;
- 2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and
- 3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory and traffic originating in third countries.

Each Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

#### *Section 2*

Any airline designated by either Party performing international charter operations originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions or limitations to one or more of its airlines or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the preceding paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

### Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

#### C. VERTALING

##### **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en IJsland**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,

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 hun onderlinge betrekkingen op het gebied van de burgerluchtvaart te bevorderen en een Verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen van internationale luchtdiensten van, naar en via hun onderscheiden grondgebieden;

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 de uitbreiding van de mogelijkheden voor internationale luchtdiensten te bevorderen;

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

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij de context anders vereist:

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat IJsland betreft het ministerie van Transport en Lokaal Bestuur; en wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, de minister van Toerisme, Economische Zaken, Vervoer en Telecommunicatie; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die door de genoemde autoriteit of haar opvolger worden vervuld;
2. wordt onder „Verdrag” verstaan, dit Verdrag, de Bijlagen daarbij en alle wijzigingen daarvan;
3. 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 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago in werking getreden wijzigingen die door beide partijen zijn bekrachtigd en alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen of alle wijzigingen daarvan, voor zover deze Bijlagen of wijzigingen op enig moment van kracht zijn voor beide partijen;
4. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan, een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
5. 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;
6. wordt onder „volledige kosten” verstaan, de kosten van het leveren van diensten plus een redelijke heffing voor administratiekosten;

7. wordt onder „internationale luchtdienst” verstaan, een luchtdienst door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een staat;
8. wordt onder „tarief” verstaan, elk tarief, elke prijs of heffing die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post niet meegerekend) en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, prijzen of heffingen geldende voorwaarden;
9. hebben „landing anders dan voor verkeersdoeleinden”, „luchtvaartmaatschappij”, „luchtdienst” en „grondgebied” de betekenis omschreven in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago;
10. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan, een heffing of heffingen opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen; en
11. wordt onder „onderdanen” 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 Sint Maarten, betreft, onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die officieel als lokale inwoner met de Nederlandse nationaliteit bij de burgerlijke stand van Sint Maarten zijn ingeschreven.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten:
  - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
  - c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, hun bagage, 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. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij langs diplomatieke weg een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten in overeenstemming met dit Verdrag, op elke van de in Bijlage I bij dit Verdrag omschreven routes en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.
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, verlenen de luchtvaartautoriteiten van 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 Sint Maarten:
    - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Sint Maarten en de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van Sint Maarten; en
    - ii. Sint Maarten daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de luchtvaartautoriteit van Sint Maarten duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
    - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is en blijft van Sint Maarten en/of onderdanen van Sint Maarten, en te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Sint Maarten en/of haar onderdanen.

- 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 7 (Veiligheid) en artikel 8 (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 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 Sint Maarten:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Sint Maarten of de luchtvaartmaatschappij niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van Sint Maarten; of
  - ii. Sint Maarten niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de luchtvaartautoriteit van Sint Maarten niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is en blijft van Sint Maarten en/of onderdanen van Sint Maarten, of niet te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van Sint Maarten en/of haar onderdanen.
- 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 7 (Veiligheid) en artikel 8 (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 7 (Veiligheid) en artikel 8 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

#### Artikel 5

##### *Toepassing van wetten*

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen, of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te voldoen aan haar wetten en voorschriften 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, inklaaring, 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 luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

## Artikel 6

### *Erkenning van bewijzen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij die ervoor verantwoordelijk is te controleren of een aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft, 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.

2. Elke partij 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.

## Artikel 7

### *Veiligheid*

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen.

2. Indien, na dergelijk overleg, een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het eerste lid van dit artikel niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die voldoen aan de normen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld, wordt de andere partij in kennis gesteld van dit oordeel en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan de veiligheidsnormen. De andere partij neemt vervolgens passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn.

3. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een luchtvaartmaatschappij van een partij wordt geëxploiteerd voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van een andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Niettegenstaande de verplichtingen genoemd 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.

4. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij behoudt elke partij zich het recht om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

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

6. Onder verwijzing naar het tweede lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de veiligheidsnormen, 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.

7. 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 8

### *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 waarbij beide partijen partij worden.
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, de passagiers en bemanning daarvan, en van de luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.
3. De partijen handelen, in hun 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. De partijen verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
4. Elke partij 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.
5. Elke partij stemt ermee in dat van exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart 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. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
6. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers, bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
7. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving, of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten kunnen overeenkomen, 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.
8. 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 exploitatievergunningen en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door die andere partij is of zijn aangewezen. Indien zulks



gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

## Artikel 9

### *Commerciële mogelijkheden*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij 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. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht zelf 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. De 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 dergelijke diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten die beschikbaar zouden zijn als self-handling wel mogelijk zou zijn.
4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Een uitzondering hierop kunnen de specifieke bepalingen inzake charters vormen in het land waaruit het charter afkomstig is met betrekking tot de bescherming van passagiersfondsen, annulerings- en terugbetalingsrechten van passagiers ingevolge Hoofdstuk 2 van Bijlage II bij dit Verdrag. Elke 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.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten te wisselen en naar hun land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties en overmaking op de datum waarop de vervoerder de eerste aanvraag tot overmaking doet.
6. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere partij betalen in vrij omwisselbare valuta volgens de lokale valutavoorschriften.
7. Bij de exploitatie of het onderhouden van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals onderling vast af te nemen plaatsen, code-sharing of lease-regelingen, met
  - a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen; en
  - b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits dat derde land soortgelijke regelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en andere luchtvaartmaatschappijen inzake diensten naar, van en via dit derde land toestaat of daarin toestemt, mits alle luchtvaartmaatschappijen in dergelijke regelingen
    1. de vereiste bevoegdheid hebben; en;
    2. voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn.

## Artikel 10

### *Douanerechten en heffingen*

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale uitrustingsstukken, boordproviand (met inbegrip van onder andere etenswaren, dranken en sterke dranken, tabaksartikelen, alsmede overige producten bestemd voor de verkoop of uitsluitend voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen) en andere goederen, zoals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, 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. 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 een partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere 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.

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

4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij met andere luchtvaartmaatschappijen regelingen is aangegaan voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste en tweede lid van dit artikel vermelde goederen, mits die andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde vrijstellingen genieten van de andere partij.

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 11

### *Gebruikersheffingen*

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en beveiliging van de luchtvaart 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. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke partij 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 16 (Overleg en regeling van geschillen) van dit Verdrag geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij:

- a. zij nalaat de gebruikersheffing of praktijk waarop een klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of

- b. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

## Artikel 12

### *Vermijden van dubbele belasting*

1. Voordelen uit de exploitatie van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de partij waar de plaats van de werkelijke leiding van die luchtvaartmaatschappij is gelegen.
2. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar op het grondgebied van de partij waar de plaats van de werkelijke leiding van die luchtvaartmaatschappij is gelegen.
3. Indien er tussen de partijen een bijzonder verdrag is gesloten tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, hebben de bepalingen van dat verdrag voorrang.

## Artikel 13

### *Eerlijke concurrentie*

1. Elke partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of van het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
3. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichting tot voorrangverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet zou stroken met de doelstellingen van dit Verdrag.
4. Geen van de partijen eist dat vluchtschema's, programma's voor chartervluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van dit artikel of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de Bijlagen bij dit Verdrag. Wanneer een partij indiening vereist voor informatiedoeleinden, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtdiensten en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

## Artikel 14

### *Tarieven*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtdiensten vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
  - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
  - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
  - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of overheidssteun.
2. Elke partij kan verlangen dat in rekening te brengen tarieven voor luchtdiensten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht van of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Kennisgeving of indiening door de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kan ten hoogste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang worden verlangd. In afzonderlijke gevallen kan kennisgeving of indiening binnen een kortere termijn dan gewoonlijk wordt verlangd worden toegestaan. Geen van de partijen kan verlangen dat in rekening te brengen tarieven voor charterver-

voer van burgers van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht van of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van informatiedoeleinden.

3. Niettegenstaande de bepalingen in het eerste en tweede lid van dit artikel is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Sint Maarten 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.

## Artikel 15

### *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 landen, 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 vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer. Deze intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

## Artikel 16

### *Overleg en regeling van geschillen*

1. In een geest van nauwe samenwerking mag elke partij te allen tijde verzoeken om overleg over dit Verdrag, de tenuitvoerlegging ervan en naleving naar tevredenheid van de bepalingen van dit Verdrag. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen in de eerste plaats door overleg en onderhandelingen te regelen.

2. Enig geschil dat niet door middel van overleg en onderhandeling kan worden geregeld, kan op verzoek van één van de partijen bij dit Verdrag worden voorgelegd aan een bemiddelaar of een panel voor regeling van geschillen. Een dergelijke bemiddelaar of een dergelijk panel kan worden gebruikt voor bemiddeling, om de grond van het geschil vast te stellen of om een rechtsmiddel of oplossing van het geschil aan te bevelen.

3. De partijen komen van tevoren de taakomschrijving van de bemiddelaar of het panel, de leidende beginselen of criteria en de voorwaarden voor toegang tot de bemiddelaar of het panel overeen. Zij overwegen indien nodig ook een voorlopige voorziening te treffen alsmede de mogelijkheid van deelname van derden die rechtstreeks door het geschil worden getroffen, rekening houdend met het doel en de noodzaak van een eenvoudige, snelle en ontvankelijke procedure.

4. Een bemiddelaar of de panelleden kunnen worden benoemd uit een lijst van voldoende gekwalificeerde luchtvaartdeskundigen die wordt bijgehouden door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De deskundige(n) wordt/worden binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van het verzoek om voorlegging aan een bemiddelaar of aan een panel geselecteerd. Indien de partijen geen overeenstemming bereiken over de selectie van een deskundige of deskundigen, kan het maken van een selectie worden overgedragen aan de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Elke deskundige die voor dit mechanisme wordt ingezet dient voldoende gekwalificeerd te zijn op het gebied van het algemene onderwerp van het geschil.

5. Een bemiddeling dient binnen zestig (60) dagen na de aanstelling van de bemiddelaar of het panel te worden afgerond en alle vaststellingen, met inbegrip van eventuele aanbevelingen, dienen binnen zestig (60) dagen na de aanstelling van de deskundige of deskundigen te worden gedaan. De partijen kunnen vooraf overeenkomen dat de bemiddelaar of het panel de eiser op verzoek een voorlopige voorziening kan verlenen, in welk geval eerst een vaststelling wordt gedaan.

6. De partijen werken te goeder trouw samen om de bemiddeling uit te voeren en zijn gebonden aan alle beslissingen of vaststellingen van de deskundige(n), tenzij zij anders overeenkomen. Indien de partijen vooraf overeenkomen om alleen om een vaststelling van de feiten te verzoeken, gebruiken zij deze feiten voor de regeling van het geschil.

7. De kosten van dit mechanisme worden bij de invoering ervan geraamd en gelijkelijk verdeeld, maar met de mogelijkheid van herverdeling in het kader van het definitieve besluit.

8. Het mechanisme doet geen afbreuk aan het verdere gebruik van het overlegproces, het daaropvolgende gebruik van arbitrage of beëindiging overeenkomstig artikel 18 (Beëindiging) van dit Verdrag.

#### Artikel 17

##### *Wijzigingen*

1. Indien een partij het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag, met inbegrip van de Bijlagen daarbij, te wijzigen, kan zij verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide partijen met betrekking tot de voorgestelde wijziging. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

2. 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 21 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

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

#### Artikel 18

##### *Beëindiging*

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. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht op de plaats van ontvangst van de kennisgeving 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 dat deze is ontvangen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 19

##### *Toepasselijkheid*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op het grondgebied van Sint Maarten.

#### Artikel 20

##### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

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

#### Artikel 21

##### *Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag en de Bijlagen daarbij treden in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving in een notawisseling langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag en de Bijlagen daarbij zijn voltooid.

2. Bij inwerkingtreding vervangt dit Verdrag, in de relatie tussen Sint Maarten 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 onderscheiden regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Brussel op 30 maart 2022, in tweevoud, in de Engelse taal.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,*

PIETER JAN KLEIWEG DE ZWAAN

*Voor IJsland,*

KRISTJÁN ANDRI STEFÁNSSON

---

## Bijlage I

### Internationale luchtdiensten

#### *Deel 1 Routes*

De luchtvaartmaatschappijen van elke partij die in deze Bijlage zijn aangewezen hebben het recht, in overeenstemming met de voorwaarden van hun aanwijzing, internationale luchtdiensten uit te voeren van en naar punten op de volgende routes:

De door Sint Maarten aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen is/zijn gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten op Sint Maarten	Tussenliggende punten	Punten op IJsland	Verder gelegen punten na
elk punt	elk punt	elk punt	elk punt

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht om volledige zevende vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen tussen Sint Maarten en elk punt of alle punten ten aanzien van (een) vrachtdienst(en).

De door IJsland aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen is/zijn gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten in IJsland	Tussenliggende punten	Punten op Sint Maarten	Verder gelegen punten na
elk punt	elk punt	elk punt	elk punt

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht om volledige zevende vrijheidsverkeersrechten uit te oefenen tussen IJsland en elk punt of alle punten ten aanzien van (een) vrachtdienst(en).

Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van IJsland uit tussen Sint Maarten en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland), tussen Sint Maarten en Curaçao, en tussen Sint Maarten en Aruba.

#### *Deel 2 Operationele flexibiliteit*

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar haar keuze:

1. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
2. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
3. op de routes in elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen achter punten en punten op het grondgebied van de partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
4. landingen op een of meer punten overslaan;
5. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;

6. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of verandering van vluchtnummer en mogen met deze diensten adverteren en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
7. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen;
8. verkeer in transit via het grondgebied van de andere partij verrichten; en/of
9. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van dit Verdrag toegestaan vervoer te verrichten, met dien verstande dat, met uitzondering van vrachtluchten, de dienst een punt moet aandoen op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

### *Deel 3 Vervanging van luchtvaartuigen*

Op elk deel of alle delen van de in Deel 1 van deze Bijlage omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, met dien verstande dat, met uitzondering van vrachtluchten, bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de partij 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**

### **Chartervluchten**

#### *Deel 1*

De luchtvaartmaatschappijen van elke partij die in deze Bijlage zijn aangewezen hebben het recht, in overeenstemming met de voorwaarden van hun aanwijzing, internationaal charterverkeer te verzorgen voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (met inbegrip van onder andere, als bevrachter, split-charter en een combinatie van passagiers en vracht charter):

- tussen een punt of punten op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een punt of punten op het grondgebied van de andere partij; en
- tussen een punt of punten op het grondgebied van de andere partij en een punt of punten in een derde land of in derde landen, mits, met uitzondering van vrachtcharters, een dergelijke dienst deel uitmaakt van een voortgaande exploitatie, met of zonder verandering van luchtvaartuig, die een dienst naar het thuisland omvat voor het verzorgen van lokaal verkeer tussen het thuisland en het grondgebied van de andere partij.

Bij het verrichten van diensten die onder deze Bijlage vallen, hebben luchtvaartmaatschappijen van elke partij die in deze Bijlage zijn aangewezen het recht om:

1. tussenlandingen te verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen;
2. verkeer in transit via het grondgebied van de andere partij te verrichten; en
3. in hetzelfde luchtvaartuig verkeer te combineren dat afkomstig is uit het grondgebied van een partij, verkeer dat afkomstig is uit het grondgebied van de andere partij en verkeer dat afkomstig is uit derde landen.

Elke partij neemt verzoeken van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om niet onder deze Bijlage vallend vervoer te mogen verrichten welwillend in overweging, op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid.

#### *Deel 2*

Elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen door een van de partijen die internationale chartervluchten verricht die hun oorsprong vinden op het grondgebied van een van de partijen, ongeacht of het een enkele reis of retourvlucht betreft, heeft de keuze om de charterwetgeving, regels en voorschriften van haar thuisland of van de andere partij na te leven. Indien een Partij verschillende regels, voorschriften, bepalingen, voorwaarden of beperkingen toepast op een of meer van haar luchtvaartmaatschappijen of op luchtvaartmaatschappijen van andere landen, gelden voor elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de minst beperkende van deze criteria.

Het voorgaande lid beperkt echter in geen enkel opzicht de rechten van een van de partijen om van luchtvaartmaatschappijen die in deze Bijlage zijn aangewezen te eisen dat zij de eisen naleven met betrekking tot de bescherming van passagiersfondsen en annulerings- en terugbetalingsrechten van passagiers.

### Deel 3

Behalve wat de in het vorige lid vermelde regels inzake consumentenbescherming betreft, eist geen van beide partijen van een in deze Bijlage door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij dat zij, met betrekking tot het vervoer van verkeer vanuit het grondgebied van die andere partij of van een derde land voor enkele reis of een retourvlucht, meer voorlegt dan een verklaring van overeenstemming met de toepasselijke wetten, regels en voorschriften waarnaar in Deel 2 van deze Bijlage wordt verwezen of een door de desbetreffende luchtvaartautoriteiten verleende vrijstelling van deze wetten, regels of voorschriften.

---

#### D. PARLEMENT

Het Verdrag, met Bijlagen, heeft 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 21, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving in een notawisseling 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 *dertiende* april 2022.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

W.B. HOEKSTRA