

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1975 Nr. 131

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en  
de Republiek Suriname inzake luchtdiensten tussen  
en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;  
Paramaribo, 25 november 1975*

B. TEKST

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en  
de Republiek Suriname inzake luchtdiensten tussen  
en via hun onderscheiden grondgebieden**

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Suriname,  
hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen;

Partij zijnde bij het Verdrag inzake Internationale Burgerlucht-  
vaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd  
opgesteld;

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten als aanvulling  
op genoemd Verdrag, ten einde luchtdiensten in te stellen tussen en  
via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn overeengekomen als volgt:

## Artikel I

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeen-  
komst de volgende termen de bij deze daaraan toegekende betekenis:

a. onder „Luchtvaartautoriteiten” wordt wat het Koninkrijk der  
Nederlanden betreft verstaan voor Nederland de Minister van Ver-

keer en Waterstaat en voor de Nederlandse Antillen de Minister van Verkeer en Vervoer en voorts iedere andere persoon of instantie die bevoegd is tot het vervullen van de functies die thans door genoemde Ministers worden uitgeoefend of van soortgelijke functies; en wat de Republiek Suriname betreft de Minister van Economische Zaken en voorts iedere andere persoon of instantie die bevoegd is tot het vervullen van de functies die thans door genoemde Minister worden uitgeoefend of van soortgelijke functies;

b. onder „Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld en deze term omvat tevens elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 van dit Verdrag, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die is/zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel III van deze Overeenkomst;

d. onder „tarief” wordt verstaan de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor bemiddeling en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoeding en voorwaarden voor het vervoer van post;

e. de benamingen „grondgebied”, „luchtvaartmaatschappij”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk die betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

f. onder „capaciteit van een luchtvaartuig” wordt verstaan de vervoerscapaciteit van een luchtvaartuig, uitgedrukt in het aantal verkoopbare passagiersstoelen en in het verkoopbare laadvermogen en volume voor vracht en post;

g. onder „aangeboden capaciteit” wordt verstaan de capaciteit van een luchtvaartuig, die wordt gebruikt voor de exploitatie van een overeengekomen luchtdienst, vermenigvuldigd met het aantal vluchten uitgevoerd met een zodanig luchtvaartuig op genoemde luchtdienst gedurende een bepaalde periode;

h. onder „omschreven route” wordt verstaan de route zoals vermeld in de ter uitvoering van deze Overeenkomst opgestelde Bijlage;

i. onder „frequentie” wordt verstaan het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij in een bepaalde periode uitvoert op een omschreven route;

j. onder „verandering van type luchtvaartuig” wordt verstaan het verwisselen van het ene luchtvaartuig voor een ander met een geringe capaciteit, op een punt op de omschreven route op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen, op zodanige wijze dat een aansluitende dienst wordt aangeboden, welke wacht op de aankomst van het grotere luchtvaartuig, met als voornaamste doel het verdere vervoer van passagiers, vracht en post;

k. onder „aanmerkelijk deel van de eigendom” wordt verstaan dat het grootste deel van de eigendom van de aangewezen luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen. Hieraan wordt o.a. voldaan indien de meerderheid van het aandelenkapitaal van de aangewezen luchtvaartmaatschappij in handen is van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of van haar onderdanen;

l. een aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt geacht te voldoen aan de bepalingen ten aanzien van „daadwerkelijk toezicht”, zolang zij voor haar organisatie en exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, niet op zodanige wijze, direct of indirect, steunt op de faciliteiten van een andere organisatie, dat een zodanige organisatie de facto als begunstigde van deze Overeenkomst moet worden beschouwd, die aldus de rechten uitoefent welke door de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere zijn verleend.

Het gebruik van gehuurd materieel met stuurhut en/of cabine bemanning voor de gehele of gedeeltelijke exploitatie van een overeengekomen dienst behoeft op zichzelf niet noodzakelijkerwijs van invloed te zijn op het daadwerkelijk toezicht door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, tenzij verhuurder feitelijk betrokken is bij de economische aspecten van de exploitatie.

## Artikel II

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b. om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor andere dan commerciële doeleinden; en

c. om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, zulks afzonderlijk of in combinatie,

bij het exploiteren van een luchtdienst op een route zoals omschreven in de Bijlage, die is opgesteld ter uitvoering van deze Overeenkomst. Zodanige diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk genoemd „overeengekomen diensten” en „omschreven routes”.

2. Tenzij anders overeengekomen, wordt niets in deze Overeenkomst of de Bijlage hierbij geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het vervoeren tegen vergoeding of beloning van passagiers, vracht en post die worden opgenomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

### Artikel III

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij één of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen teneinde de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2. Na ontvangst van een zodanige aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, zonder uitstel de vereiste exploitatievergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te hunnen genoegen aantoonde dat zij voldoet aan de voorwaarden zoals die zijn voorgescreven krachtens de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door zodanige autoriteiten, overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag, worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht te weigeren de in het tweede lid van dit artikel genoemde exploitatievergunning te verlenen of aan de uitoefening van het in artikel II omschreven recht door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht, in die gevallen waarin niet naar genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom of het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij onderdanen van die Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel IV

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel II van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten die voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht:

a. ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom of het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen, of

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften na te leven, welke door de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent gewoonlijk en redelijkerwijs op de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast, of

c. ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Intrekking of opschorting van de exploitatievergunning of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden in geval van inbreuk op bedoelde wetten en voorschriften zal slechts geschieden na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Indien dit overleg zonder resultaat blijft heeft elk der Overeenkomstsluitende Partijen het recht om na voorafgaande aanzegging daarvan aan de betreffende aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, indien noodzakelijk om verdere inbreuk op bedoelde wetten en voorschriften te voorkomen, over te gaan tot onmiddellijke intrekking of opschorting van de exploitatievergunning of tot oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden.

## Artikel V

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd in internationale luchtdiensten, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, brandstofvoorraden en smeermiddelen, en de zich aan boord van dit luchtvaartuig bevindende voorraden levensmiddelen (met inbegrip van voedsel, drank en tabak), worden vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke lasten wanneer zij aankomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits zodanige uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Voorraden brandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en voorraden levensmiddelen die in het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of die aan boord worden genomen van het door een zodanige aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuig en die uitsluitend bedoeld zijn voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten, worden vrijgesteld van alle rechten en lasten, met inbegrip van de douanerechten en inspectiekosten die op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, zelfs wanneer deze voorraden bestemd zijn voor gebruik tijdens gedeelten van de reis die plaatsvinden boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarin zij aan boord worden genomen.

Er kan worden geëist dat de hierboven genoemde goederen onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

Door deze bepaling kan niet aan een van de Overeenkomstsluitende Partijen de verplichting worden opgelegd eenmaal op genoemde goederen geheven douanerechten te restitueren.

3. De normale uitrustingsstukken van een luchtvaartuig, de reservedelen, de voorraden levensmiddelen, brandstof en smeermiddelen die aan boord van het luchtvaartuig van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden gehouden, kunnen slechts op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden uitgeladen met goedkeuring van de douane-autoriteiten van die Partij, die kunnen eisen dat die goederen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij opnieuw worden uitgevoerd of hierover anderszins wordt beschikt overeenkomstig de douanevoorschriften.

## Artikel VI

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationaal luchtverkeer gebezigde luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door bemanning en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post, te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van een zodanige Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht in transito-verkeer via het grondgebied van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

Bagage en vracht in transito-verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## Artikel VII

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de luchtdiensten op de omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt of voor hen geldig zijn verklaard, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen die door de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of luchtvaartuig, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen zouden toestaan, welke is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende exploitatie voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel IV van deze Overeenkomst.

## Artikel VIII

1. De heffingen die in het grondgebied van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangevozen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die worden gebezigd in soortgelijke internationale luchtdiensten.

2. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar douane-, immigratie- en quarantainevoorschriften en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen die onder haar bevoegdheid vallen.

### Artikel IX

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn overeengekomen dat de door een krachtens deze Overeenkomst aangewezen luchtvaartmaatschappij verleende diensten als voornaamste doel hebben het verstrekken van toereikende capaciteit om te voldoen aan de vraag naar vervoer tussen beide landen.

2. De aan het publiek door de krachtens deze Overeenkomst opererende luchtvaartmaatschappijen ter beschikking gestelde luchtdiensten houden ten nauwste verband met de behoefte van het publiek aan zodanige diensten.

3. Beide Partijen erkennen dat de ontwikkeling van luchtdiensten een legitiem recht is van elk van hun beider landen.

Daarom komen zij overeen, op verzoek van één van beiden overleg te plegen omtrent de wijze waarop hun onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de in dit artikel vermelde normen.

4. Elke verandering van type luchtvaartuig, die is gerechtvaardigd in het belang van besparingen bij de exploitatie, wordt toegestaan op elke landingsplaats op de omschreven routes.

Desondanks kan er niet van type luchtvaartuig worden veranderd op het grondgebied van de andere Partij, wanneer hierdoor de kenmerken van de exploitatie van een luchtdienst over een lang traject worden gewijzigd of indien deze verandering onverenigbaar is met de in deze Overeenkomst nedergelegde beginselen.

5. De Overeenkomstsluitende Partijen zullen een zo nauw mogelijke samenwerking tussen hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen bevorderen ten aanzien van de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

6. Ten aanzien van de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route waarop wordt gevlogen door een aange-

wezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen is het bepaalde in dit artikel en in de Bijlage bij deze Overeenkomst van toepassing.

### Artikel X

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het vervoer naar of vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden indien mogelijk in onderling overleg tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen en een zodanige overeenstemming dient, waar mogelijk, te worden bereikt door middel van de door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) vastgestelde procedures voor het vaststellen van tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan deze termijn met instemming van genoemde autoriteiten worden verkort.

De luchtvaartautoriteiten dienen binnen vijftien (15) dagen nadat hun de tarieven zijn voorgelegd hieraan hun goedkeuring te hechten of de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving te doen van hun ontevredenheid met een hun voorgelegd tarief.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over één van deze tarieven of indien om enige andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de eerste vijftien (15) dagen van het tijdvak van vijfenveertig (45) dagen zoals vermeld in het derde lid van dit artikel, de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving doen van hun ontevredenheid met een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg zelf het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen geraken omtrent de goedkeuring van een krachtens het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief en omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vierde lid, wordt het geschil beslecht overeenkomstig het bepaalde in artikel XV van deze Overeenkomst.

6. De tarieven treden in werking nadat de respectieve luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen deze hebben goedgekeurd, overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

8. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen stellen alles in het werk om te verzekeren dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen prijzen berekenen en voorwaarden hanteren voor luchtvervoer, die afwijken van de door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen goedgekeurde tarieven.

#### Artikel XI

Niets in deze Overeenkomst kan op zodanige wijze worden uitgelegd dat ongeregelde vluchten of chartervluchten naar en vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij hierdoor worden toegestaan. Voor zodanige vluchten is voorafgaande goedkeuring vereist van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in haar nationale voorschriften anders wordt bepaald.

#### Artikel XII

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van de netto-inkomsten, die door die luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied zijn verworven in verband met het vervoer van passagiers, post en vracht. Een zodanige overmaking wordt zonder onnodig uitstel verricht tegen de officiële wisselkoers voor zover een zodanige koers bestaat, of anders tegen de geldende dagkoers.

In alle gevallen waarin de overmakingen van de netto-inkomsten door een bijzondere overeenkomst worden geregeld, is deze bijzondere overeenkomst van toepassing.

#### Artikel XIII

Voordelen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar in het land waar de daadwerkelijke leiding van de onderneming is gevestigd.

Indien een overeenkomst ter vermijding van dubbele belasting van kracht wordt tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zullen de bepalingen van die overeenkomst van toepassing zijn.

#### Artikel XIV

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage te verzekeren.

#### Artikel XV

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of een instantie; indien zij hierover geen overeenstemming kunnen bereiken, wordt het geschil op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde, die optreedt als president van het scheidsgerecht, door de twee aldus gekozen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een zodanig scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman aan; de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen een scheidsman of eventueel scheidsmannen benoemen. In een dergelijk geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als president van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen komen iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na.

4. De kosten voor het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

## Artikel XVI

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of de Bijlage te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken; dit overleg, dat kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van overlegging van het verzoek dat langs diplomatieke weg moet worden ingediend.

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden in werking op de datum waarop beide Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Wijzigingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten. Zodanige wijzigingen treden in werking op een bij diplomatieke notawisseling vast te stellen datum.

## Artikel XVII

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel XVIII

1. Deze Overeenkomst is voorlopig van toepassing vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst van toepassing op Nederland en de Nederlandse Antillen.

## Artikel XIX

1. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

2. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De opzegging treedt in wer-

king twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

3. Het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht deze Overeenkomst ten aanzien van hetzij Nederland, hetzij de Nederlandse Antillen te beëindigen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Paramaribo op 25 november 1975 in twee exemplaren, in de Nederlandse taal.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*  
(w.g.) J. M. DEN UYL

*Voor de Republiek Suriname,*  
(w.g.) H. A. E. ARRON

---

**Bijlage***Routeschema***I A. NEDERLAND**

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland:

Nederland – Frankfort – Parijs – Lissabon – Casablanca – Paramaribo en vice versa.

*Noot 1.* Andere tussenliggende en verdergelegen punten kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden toegevoegd aan de omschreven routes op elke vlucht, mits geen vijfde vrijheidsvervoer naar en van Suriname vis-à-vis zulke punten wordt bewerkstelligd, tenzij tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten anders wordt overeengekomen.

*Noot 2.* Een of meer punten op alle routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elke vlucht worden weggelaten.

*Noot 3.* Tenzij anders wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van Suriname en Nederland, zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland op de omschreven routes maximaal twee frequenties per week kunnen vliegen. Indien twee frequenties worden gevlogen zullen maximaal 250 stoelen per luchtvaartuig per richting mogen worden aangeboden voor het passagiersverkeer van Suriname naar Nederland en v.v. Voor alle typen subsonische luchtvaartuigen zullen dezelfde minimum tarieven gelden, vast te stellen in overleg tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en goed te keuren door de respectieve luchtvaartautoriteiten.

*Noot 4.* Ingeval de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Suriname geen gebruik maakt/maken van de toegestane frequenties, zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland deze frequentie(s) extra mogen vliegen.

*Noot 5.* Extra vluchten, aanvullende vluchten of verdubbelingsvluchten, zijnde vluchten die incidenteel of tijdelijk worden gevlogen ter aanvulling van de overeengekomen frequenties op de omschreven routes, alsmede incidentele of tijdelijke verhoging van de toegestane capaciteit, behoeven de voorafgaande toestemming van de luchtvaartautoriteiten van Suriname.

*Noot 6.* In geval van samenwerking tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname met de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland met betrekking tot de exploitatie van de omschreven routes, zal kunnen worden afgeweken van het gestelde in Noot 3 hierboven, mits goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van Suriname.

## I B. SURINAME

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname:

Suriname – Casablanca – Lissabon – Parijs – Frankfort – Amsterdam en vice versa.

*Noot 1.* Andere tussenliggende en verdergelegen punten kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden toegevoegd aan de omschreven routes op elke vlucht, mits geen vijfde vrijheidsvervoer naar en van Nederland vis-à-vis zulke punten wordt bewerkstelligd, tenzij tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten anders wordt overeengekomen.

*Noot 2.* Een of meer punten op alle routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op elke vlucht worden weggelaten.

*Noot 3.* Tenzij anders wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van Nederland en Suriname zal/zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname op de omschreven routes maximaal twee frequenties per week kunnen vliegen. Indien twee frequenties worden gevlogen zullen maximaal 250 stoelen per luchtvaartuig per richting mogen worden aangeboden voor het passagiersverkeer van Nederland naar Suriname en v.v. Voor alle typen subsonische luchtvaartuigen zullen dezelfde minimum tarieven gelden, vast te stellen in overleg tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en goed te keuren door de respectieve luchtvaartautoriteiten.

*Noot 4.* Ingeval de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland geen gebruik maakt van de toegestane frequenties, zal/zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname deze frequentie(s) extra mogen vliegen.

*Noot 5.* Extra vluchten, aanvullende vluchten of verdubbelingsvluchten, zijnde vluchten die incidenteel of tijdelijk worden gevlogen ter aanvulling van de overeengekomen frequenties op de omschreven routes, alsmede incidentele of tijdelijke verhoging van de toegestane capaciteit, behoeven de voorafgaande toestemming van de luchtvaartautoriteiten van Nederland.

*Noot 6.* In geval van samenwerking tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland met de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname met betrekking tot de exploitatie van de omschreven routes, zal kunnen worden afgeweken van het gestelde in Noot 3 hierboven, mits goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van Nederland.

## II A. NEDERLANDSE ANTILLEN

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen:

Nederlandse Antillen – Port of Spain – Georgetown – Paramaribo en naar verdergelegen punten en vice versa.

Tussen Paramaribo en verdergelegen punten zullen geen 5e vrijheidsrechten worden uitgeoefend. De uitoefening van zulke rechten kan op een later tijdstip worden overeengekomen, tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

*Noot 1.* Andere tussenliggende en verdergelegen punten kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden toegevoegd aan de omschreven routes op elke vlucht, mits geen vijfde vrijheidsvervoer naar en van Suriname vis-à-vis zulke punten wordt bewerkstelligd, tenzij tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten anders wordt overeengekomen.

*Noot 2.* Een of meer punten op alle routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op elke vlucht worden weggelaten.

*Noot 3.* Tenzij anders overeengekomen tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten kan/kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen op de omschreven routes een maximum van vijf (5) frequenties per week uitvoeren met luchtvaartuigen met een aangeboden capaciteit van maximaal 150 stoelen per luchtvaartuig.

## II B. SURINAME

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname:

Suriname – Georgetown – Port of Spain – een punt in de Nederlandse Antillen en naar de verdergelegen punten New York – Toronto of Montreal en vice versa.

Tussen de Nederlandse Antillen en de verdergelegen punten New York – Toronto en Montreal zullen geen 5e vrijheidsrechten worden uitgeoefend. De uitoefening van zulke rechten kan op een later tijdstip worden overeengekomen tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

*Noot 1.* Andere tussenliggende en verdergelegen punten kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden toegevoegd aan de omschreven routes op elke vlucht, mits geen vijfde vrijheidsvervoer naar en van de Nederlandse Antillen vis-à-vis zulke punten wordt bewerkstelligd, tenzij

tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten anders wordt overeengekomen.

*Noot 2.* Een of meer punten op alle routes mogen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op elke vlucht worden weggelaten.

*Noot 3.* Tenzij anders overeengekomen tussen de respectieve luchtvaartautoriteiten kan/kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van Suriname op de omschreven routes een maximum van vijf (5) frequenties per week uitvoeren met luchtvaartuigen met een aangeboden capaciteit van maximaal 150 stoelen per luchtvaartuig.

---

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, zullen ingevolge artikel XVIII, eerste lid, inwerking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen hiervoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan. Zij worden ingevolge hetzelfde lid voorlopig toegepast vanaf 25 november 1975.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst, ingevolge artikel XVIII, tweede lid, gelden voor Nederland en de Nederlandse Antillen.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, waarnaar onder meer verwezen wordt in de preambule tot het onderhavige Verdrag, is de Engelse tekst bekendgemaakt in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de vijftwintigste november 1975.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
M. VAN DER STOEL.