

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2018 Nr. 199

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola, met Bijlage; 's-Gravenhage, 29 oktober 2018*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 012807 in de Verdragenbank.

## B. TEKST<sup>1)</sup>

### **Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Angola**

#### PREAMBLE

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Angola,

hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Angola for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

#### CHAPTER I

#### INTRODUCTION

#### Article 1

#### *Definitions*

For the purpose of this Agreement:

- a) the term "Aeronautical Authorities" means, for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; for the Republic of Angola, the Ministry of Transport; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b) the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
- c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;

---

<sup>1)</sup> De Portugese tekst is niet opgenomen.

- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores" means articles, of a readily consumable nature, for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i) the term "Tariff" means any amount charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
  - (i) the conditions governing the availability and applicability of a Tariff; and
  - (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;
- j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;
- k) the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- l) the term "Capacity" means the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline;
- m) the term "the Netherlands" means the European part of the Netherlands;
- n) the term "EU Member State" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline of the other Contracting Party:
  - a) the right to fly across its Territory without landing;
  - b) the right to make stops in its Territory for non-traffic purposes; and
  - c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one Airline to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. Upon receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this article, unless it is not satisfied that:
  - a) in the case the Airline is designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

- (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
  - b) in the case the Airline is designated by the Republic of Angola:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the Republic of Angola and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Angola, and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Angola; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Angola and/or by nationals of the Republic of Angola,
- and that:
- c) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security) of this Agreement; and
  - d) under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a Designated Airline may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party:
  - a) in the case the Airline is designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
    - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
  - b) in the case the Airline is designated by the Republic of Angola:
    - (i) the Airline is not established in the Territory of the Republic of Angola or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Angola; or
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Republic of Angola; or
    - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Angola and/or by nationals of the Republic of Angola;
  - c) in case that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
  - d) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) of this Agreement;
  - e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
  - f) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions as referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt of the request.
3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III  
COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

*Tariffs*

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting 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;
  - c) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any Tariff to be charged by the Designated Airline of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Tariff charged or proposed to be charged by (a) an Airline of either Contracting Party for International Air Service between the territories of the Contracting parties; or (b) an Airline of one Contracting Party for International Air Services between the Territory of the other Contracting Party and any other country.
4. If either Contracting Party considers any such Tariff inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Tariff shall take effect or continue to be in effect.
5. Notwithstanding the provisions of this Article, the Designated Airline of the Republic of Angola shall not be entitled to introduce new products or lower fares than the ones existing for identical products on Air Services for carriage wholly within the European Union.

Article 6

*Commercial Activities*

1. The Designated Airline of each Contracting Party shall be allowed:
  - a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
  - b) in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;
  - c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The Designated Airline of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including in the case of the Netherlands EU law, each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling in the Territory of the other Contracting Party ("self-handling"), or, at its option, select among competing agents or airlines, for such services in whole or in part. This right shall be subject to physical and other constraints resulting from considerations of airport safety. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws, regulations and contractual provisions of the Parties, including, in the case of the Netherlands, European

Union law. Where such laws, regulations and contractual provisions limit or preclude self-handling each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their ground handling services provided by one or more duly authorized providers.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:

- a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
  - (i) the Designated Airline of the same Contracting Party;
  - (ii) the Designated Airline of the other Contracting Party, including domestic code share;
  - (iii) the Designated Airline of a third country;
  - (iv) a cargo surface transportation provider of any country.
- b) the operating Airlines involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- c) all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airlines. The Capacity offered by the marketing Airlines on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
- e) when holding out services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airlines the purchaser is entering into a contractual relationship;
- f) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airlines and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Services any surface transportation for passengers, cargo and mail to or from any points in the Territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.

7. Such passengers, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated 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 air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands, this includes applicable European Union law.

## Article 7

### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

## Article 8

### *Fair Competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Service it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's Designated Airline a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

## Article 9

### *Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first-mentioned Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.  
The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.
3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these items be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline of one Contracting Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands 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 Republic of Angola that operates between a point in the Territory of the Kingdom of the Netherlands and another point in the Territory of the Kingdom of the Netherlands or in the Territory of another EU Member State.



## Article 10

### *User Charges*

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably appointed among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.
2. User Charges imposed on the Airline of the other Contracting 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 Contracting 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 Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within thirty (30) days; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 11

### *Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.
2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.
3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.
4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.
5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income and capital shall be applicable.

## Article 12

### *Transfer of Funds*

1. The Designated Airline of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of Air Services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
2. The Designated Airline of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.
3. The Designated Airline of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

CHAPTER V  
REGULATORY PROVISIONS

Article 13

*Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline of the other Contracting Party upon their entrance into and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 14

*Recognition of Certificates and Licenses*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, including, in the case of the Netherlands, in accordance with EU laws and regulations, and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15

*Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any Aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.



4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airlines will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the Agreed Services.

## Article 16

### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the standards of aviation security and, in so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their Territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.
4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall provide mutual assistance by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party deviates from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the International Civil Aviation Organization security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 17

##### *Timetable*

1. A Contracting Party may require notification of the timetable by the Designated Airline of the other Contracting Party – for operational purposes – forty-five (45) days in advance of its intended services. Both Contracting Parties shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures.

2. If no notice of disapproval is received well in advance of the effective date of a timetable or a timetable modification, it shall be regarded as approved, always provided that such tacit approval shall become void automatically if applicable limitations as to the Capacity and frequency which may be offered will be exceeded.

#### Article 18

##### *Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendments shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article, any amendment to the Route Schedule in the Annex to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting 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 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the Annex.

#### Article 19

##### *Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Con-

tracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

## CHAPTER VII

### FINAL PROVISIONS

#### Article 20

##### *Duration and Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 21

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

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

#### Article 22

##### *Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the precedence, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

#### Article 23

##### *Applicability of this Agreement*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Territory in Europe only.

#### Article 24

##### *Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification through diplomatic channels by which the Contracting Parties have informed each other that the formalities and constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

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

DONE in The Hague on 29 October 2018 in duplicate, in the English, Dutch and Portuguese languages. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

CORA VAN NIEUWENHUIZEN-WIJBENGA

*For the Republic of Angola,*

RICARDO VIEGAS D'ABREU

---

**Annex:**

**Route schedule**

- a) For the Designated Airline of the Kingdom of the Netherlands:  
All Points in the Netherlands – All Intermediate points – All Points in Angola – All points beyond
- b) For the Designated Airline of the Republic of Angola:  
All Points in Angola – all Intermediate points – All Points in the Netherlands – All points beyond

Note:

Each Designated Airline may on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d) serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e) omit stops at any point or points;
- f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g) serve points behind any point in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h) make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party, including co-terminalisation;
- i) carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline.

---

**Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola**

**PREAMBULE**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Angola,

hierna te noemen de verdragsluitende partijen,

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

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale luchtvaart;

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Angola ten behoeve van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

## HOOFDSTUK I

### INLEIDING

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; en wat de Republiek Angola betreft, het ministerie van Vervoer; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- b. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;
- c. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de Bijlage;
- d. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
- e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
- f. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opgesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
- g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- h. wordt onder „boordproviand” verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- i. wordt onder „tarief” verstaan elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
  - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
  - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
- j. wordt „grondgebied” in relatie tot beide verdragsluitende partijen geacht te zijn het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzereiniteit, de bescherming of het mandaat van de verdragsluitende partijen vallen;
- k. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
- l. wordt onder „capaciteit” verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
- m. wordt onder „Nederland” verstaan het Europese deel van Nederland;
- n. wordt onder „lidstaat van de EU” verstaan een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van Internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij:
  - 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. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van het internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke verdragsluitende partij onverwijld aan elke aldus door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de desbetreffende exploitatievergunningen conform de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
- a. in het geval de luchtvaartmaatschappij is aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
- de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
  - de lidstaat van de EU die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
  - de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
- b. in het geval de luchtvaartmaatschappij is aangewezen door de Republiek Angola:
- de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Angola gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Angola; en
  - de Republiek Angola daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
  - de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Angola en/of van onderdanen van de Republiek Angola;
- en dat:
- c. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast; en
- d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) in staat is(zijn) te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

### Artikel 4

#### *Intrekking en schorsing van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken:
- a. in het geval de luchtvaartmaatschappij is aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
- de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
  - de lidstaat van de EU 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
  - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
- b. in het geval de luchtvaartmaatschappij is aangewezen door de Republiek Angola:



- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Angola of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Angola; of
  - ii. de Republiek Angola niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Angola en/of van onderdanen van de Republiek Angola;
- c. in het geval de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
  - d. in het geval de andere verdragsluitende partij de in artikel 15 (Veiligheid) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast;
  - e. in het geval een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij, die de vergunning beoordelen, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften; of
  - f. in het geval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.
3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de verdragsluitende partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te schorsen, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

### HOOFDSTUK III

#### COMMERCIELE BEPALINGEN

##### Artikel 5

##### *Tarieven*

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen is beperkt tot:
- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
  - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
  - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Geen van de verdragsluitende partijen vereist kennisgeving of indiening van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
3. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door (a) een luchtvaartmaatschappij van een van beide verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen; of (b) een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij voor internationale luchtdiensten tussen het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en een ander land.
4. Wanneer een verdragsluitende partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de verdragsluitende partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.

5. Niettegenstaande de bepalingen van dit artikel heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Angola niet het recht nieuwe producten of lagere tarieven te introduceren dan die bestaan voor identieke producten voor luchtdiensten voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt.

## Artikel 6

### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij toegestaan:
  - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
  - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
  - c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij heeft het recht het in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.
4. Met inachtneming van de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij, en, in het geval van Nederland met inbegrip van het recht van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij haar eigen gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel ervan een concurrerende agent of luchtvaartmaatschappij te kiezen.

Dit recht is onderworpen aan fysieke en andere beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wetten, voorschriften en contractuele voorschriften van de partijen, met inbegrip van, in het geval van Nederland het recht van de Europese Unie. Wanneer dergelijke wetten, voorschriften en contractuele bepalingen self-handling uitsluiten of beletten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op basis van non-discriminatie wat betreft de toegang tot gronddiensten van een of meer naar behoren gemachtigde aanbieders.
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
  - a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing of lease-regelingen, met:
    - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van dezelfde verdragsluitende partij;
    - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
    - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een derde land;
    - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land.
  - b. de exploiterende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
  - c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
  - d. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de exploiterende luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappijen aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
  - e. bij het aanbieden van diensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het verkooppunt op de hoogte van de luchtvaart-

- maatschappij die de exploiterende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat;
- f. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.
6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag is het aangewezen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of zee voor passagiers, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de verdragsluitende 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 en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving te vervoeren.
7. Deze passagiers, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of zee of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of zee te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of zee, met inbegrip van vervoer over land en/of zee geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.
8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij. Wat betreft Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

#### Artikel 7

##### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, mits bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.
2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.
3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

#### Artikel 8

##### *Eerlijke concurrentie*

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke verdragsluitende partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter uitbanning van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nadelig beïnvloeden.
3. Elke verdragsluitende 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 verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om 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.
4. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (up-

lift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis op ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

## HOOFDSTUK IV

### FINANCIELE BEPALINGEN

#### Artikel 9

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale belastingen en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene verdragsluitende partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen belastingen en heffingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de reis die worden afgelegd boven het grondgebied van de verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een verdragsluitende partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

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

4. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare belastingen.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij contracten heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde ontheffingen geniet van de andere verdragsluitende partij, voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

6. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, heffingen, rechten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op zijn grondgebied voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Angola dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden en een ander punt op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden of op het grondgebied van een andere lidstaat van de EU.

#### Artikel 10

##### *Gebruikersheffingen*

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij kunnen worden opgelegd door en eventueel onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere verdragsluitende partij dienen juist, rechtvaardig en niet onredelijk discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden opgelegd aan de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende 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 verdragsluitende 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 luchthavens, luchthavenmilieu, luchtvaart navigatie 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 verdragsluitende 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 beginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel.

Elke verdragsluitende 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 in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen dertig (30) dagen te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

## Artikel 11

### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

2. Voordelen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

3. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn eveneens van toepassing op inkomsten en winsten uit de deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming, een samenwerkingsregeling op het gebied van de verkoop of een internationaal opererend agentschap.

5. Indien een verdrag tussen de verdragsluitende partijen tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen dat betrekking heeft op luchtvervoer voorziet in procedures die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde procedures, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting inzake inkomen en vermogen van toepassing.

## Artikel 12

### *Overmaking van gelden*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij heeft het recht het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar haar eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtdiensten, en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij verkrijgt binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in elke valuta, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke valuta die geldt op de datum van verkoop.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke verdragsluitende partij heeft het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.



## HOOFDSTUK V

### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

#### Artikel 13

##### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij vanaf de binnenkomst op en tot en met het vertrek van het grondgebied van eerstbedoelde verdragsluitende partij.
3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.
4. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.
5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

#### Artikel 14

##### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene verdragsluitende partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven – in het geval van Nederland mede in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de EU – en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst mogelijk vast te stellen minimumeisen. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

#### Artikel 15

##### *Veiligheid*

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op effectieve wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerste verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.
3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of



luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
  - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden bijgehouden en vastgelegd,
- staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerste verdragsluitende partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

## Artikel 16

### *Beveiliging van de luchtvaart*

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

2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of

die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de normen voor de beveiliging van de luchtvaart heeft mede betrekking op afwijkingen waarvan de desbetreffende verdragsluitende partij kennisgeving heeft gedaan.

4. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de vracht (met inbegrip van ruimbagage) en de boordproviand en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen voor de beveiliging van de luchtvaart in acht neemt die door de andere verdragsluitende partij zijn voorgescreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. Elke verdragsluitende partij neemt tevens een verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico's voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel, kan de eerste verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen van directere redenen tot zorg en het in het kader van de beveiligingsnormen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een passende veiligheidssituatie.

7. Elke verdragsluitende partij neemt de maatregelen die zij praktisch uitvoerbaar acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat op haar grondgebied geland is aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht mensenlevens te beschermen. Waar praktisch uitvoerbaar worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

## HOOFDSTUK VI

### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 17

##### *Dienstregeling*

1. Een verdragsluitende partij kan – om operationele redenen – verlangen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij vijfenveertig (45) dagen voor aanvang van haar voorgenomen diensten kennisgeeft van de dienstregeling. Beide verdragsluitende partijen beperken de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures voor indiening tot een minimum.

2. Indien er ruim voordat een dienstregeling of wijziging daarvan van kracht wordt geen kennisgeving van afkeuring is ontvangen, wordt deze als goedgekeurd beschouwd, met dien verstande dat deze stilzwijgende goedkeuring altijd automatisch wordt ingetrokken indien de van toepassing zijnde beperkingen inzake capaciteit en frequentie die kunnen worden aangeboden, worden overschreden.

#### Artikel 18

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken teneinde dit Verdrag en/of de Bijlage daarbij te wijzigen. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

3. Wijzigingen van dit Verdrag worden door de verdragsluitende partijen overeengekomen en geschieden bij diplomatieke notawisseling. Dergelijke wijzigingen treden in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 (Inwerkingtreding) van het Verdrag.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel, worden wijzigingen van de routetabel in de Bijlage bij dit Verdrag schriftelijk tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan de Bijlage.

## Artikel 19

### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van bilaterale onderhandelingen.

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, mits deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke uitspraak wordt verzocht; over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

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

## HOOFDSTUK VII

### SLOTBEPALINGEN

## Artikel 20

### *Duur en beëindiging*

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 21

### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 22

### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de relevante bepalingen van dat multilaterale verdrag of die multilaterale overeenkomst voorrang boven de relevante bepalingen van dit Verdrag.
3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

## Artikel 23

### *Toepasselijkheid van dit Verdrag*

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

## Artikel 24

### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten in hun respectieve landen is voldaan.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage op 29 oktober 2018 in tweevoud, in de Engelse, de Nederlandse en de Portugese taal. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

CORA VAN NIEUWENHUIZEN-WIJBENGA

*Voor de Republiek Angola,*

RICARDO VIEGAS D'ABREU

---

### **Bijlage:**

#### **Routetabel**

- a. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:  
Alle punten in Nederland – alle tussenliggende punten – alle punten in Angola – alle verder gelegen punten
- b. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Angola:  
Alle punten in Angola – alle tussenliggende punten – alle punten in Nederland – alle verder gelegen punten

Noot:

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;

- d. in elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, met inbegrip van co-terminalisation;
- i. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

---

#### D. PARLEMENT

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 24 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten in hun respectieve landen is voldaan.

Uitgegeven de *negentiende* november 2018.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A. BLOK