

**VERDRAG INZAKE
LUCHTVERVOER
TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO,
EN
DE PORTUGESE REPUBLIEK**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Portugese Republiek (hierna te noemen "de partijen");

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

Geleid door de wens internationale luchtdiensten op veilige en ordelijke wijze te organiseren en de internationale samenwerking met betrekking tot deze diensten in de ruimst mogelijke mate te bevorderen; en

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen door beide partijen zijn aangenomen;
- b. wordt onder "EU-verdragen" verstaan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- c. wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan, wat de Portugese Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten of soortgelijke functies te vervullen;
- d. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
- e. heeft "grondgebied" de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- f. hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor

verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;

- g. wordt onder "tarief" verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschappen en andere aanvullende diensten, maar met uitzondering van de vergoedingen of voorwaarden voor het vervoeren van post; en
- h. wordt onder "Bijlage" verstaan: de routetabel die als bijlage bij dit Verdrag is gevoegd en alle clausules of noten die in deze Bijlage zijn vervat.

Artikel 2 *Exploitatierchten*

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen; en
 - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden.
2. Elke partij verleent de andere partij de hierna in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de desbetreffende delen van de routetabel die als Bijlage bij dit Verdrag is gevoegd. Deze diensten en routes worden hierna respectievelijk de "overeengekomen diensten" en de "omschreven routes" genoemd. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteren, hebben de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen behalve de rechten genoemd in het eerste lid van dit artikel en afhankelijk van de bepalingen van dit Verdrag, het recht op het grondgebied van de andere partij te landen op de punten die omschreven zijn in de routetabel bij dit Verdrag ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht en post.
3. Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding passagiers, vracht en post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.
4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij niet in staat zijn luchtdiensten op hun normale route te exploiteren vanwege een gewapend conflict, politieke onlusten of bijzondere en ongewone omstandigheden, stelt de andere partij alles in het werk om de voortgaande exploitatie van dergelijke diensten te vergemakkelijken door passende aanpassingen van degelijke routes, waaronder het verlenen van rechten voor

zolang dit nodig is om een financieel haalbare exploitatie te vergemakkelijken. De bepalingen van deze norm worden zonder onderscheid toegepast tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

Artikel 3

Aanwijzing en exploitatievergunning van luchtvaartmaatschappijen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Dergelijke aanwijzingen geschieden schriftelijk en de andere partij wordt hiervan langs diplomatieke weg in kennis gesteld.
2. Na ontvangst van de kennisgeving van deze aanwijzing en van aanvragen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere partij de aangewezen luchtvaartmaatschappij met een minimum aan vertraging de passende exploitatievergunningen en technische vergunningen, op voorwaarde dat:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Portugese Republiek:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Portugese Republiek overeenkomstig de EU-Verdragen en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - (ii) de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
 - b. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Curaçao en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; en
 - (ii) Curaçao daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao verantwoordelijk is voor afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;

- c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetgeving gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

Artikel 4

Weigering, intrekking, schorsing of beperking van rechten

- 1. Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen of technische vergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken van de rechten omschreven in artikel 2 van dit Verdrag of de uitoefening van deze rechten te onderwerpen aan de noodzakelijk geachte voorwaarden indien:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Portugese Republiek:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Portugese Republiek overeenkomstig de EU-Verdragen of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - (ii) de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
 - b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Curaçao of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving; of
 - (ii) de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao;
 - c. In het geval dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetgeving gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing(en) ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; of

- d. In het geval dat een dergelijke aangewezen luchtvaartmaatschappijen de wetgeving van de partij die de exploitatievergunning of technische vergunning verleent niet naleeft; of
 - e. in het geval dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert in overeenstemming met de voorwaarden die omschreven zijn in dit Verdrag en de hierbij gevoegde Bijlage.
2. Tenzij onmiddellijke weigering, intrekking, schorsing, beperking of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden van wezenlijk belang is om verdere inbreuken op de wetgeving te voorkomen, wordt het recht van weigering, intrekking, schorsing, beperking of oplegging van voorwaarden slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Het overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek, tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 5

Toepassing van wetgeving en procedures

1. De wetgeving en procedures van de ene partij met betrekking tot de toelating tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen die zich op haar grondgebied bevinden, worden toegepast op luchtvaartuigen van beide partijen wanneer zij het grondgebied van de eerste partij binnenkomen, erop verblijven of het weer verlaten.
2. De wetgeving en procedures van de ene partij met betrekking tot de toelating tot, het verblijf op, doorgaand verkeer via of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, bagage, vracht en post aan boord van luchtvaartuigen, zoals wetgeving met betrekking tot binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douanecontrole en sanitaire maatregelen, worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappij van de andere partij of namens deze passagiers, bemanning, rechtspersoon die het recht heeft met betrekking tot de bagage, vracht en post bij binnenkomst in, verblijf op of het verlaten van het grondgebied van deze partij.

Artikel 6

Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, andere technische verbruiksvoorraden en boordproviand (waaronder etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevinden, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken, voorraden en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt tijdens het gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven dat grondgebied.

2. Van deze rechten, kosten en belastingen, uitgezonderd heffingen in verband met verleende diensten, zijn voorts vrijgesteld:
 - a) boordproviand aan boord genomen op het grondgebied van een partij, binnen de grenzen die door de autoriteiten van genoemde partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;
 - b) reserveonderdelen en normale uitrustingsstukken die het grondgebied van een van de partijen worden binnengebracht voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten;
 - c) brandstoffen, smeermiddelen en andere technische voorraden bestemd ter bevoorrading van uitgaande luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationale luchtdiensten, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van partij waar zij aan boord zijn genomen.
3. Ten aanzien van alle in het tweede lid van dit artikel genoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht of beheer van de douane blijven.
4. Normale boorduitrustingsstukken alsmede de materialen en voorraden die aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven, mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde douaneautoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.
5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar in situaties waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen met een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen regelingen zijn aangegaan voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste en tweede lid van dit artikel opgesomde goederen, mits de andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde vrijstelling(en) geniet(en) van de andere partij.
6. Niets in dit Verdrag belet de Portugese Republiek op basis van non-discriminatie belastingen, rechten, heffingen of accijnzen op te leggen op de op zijn grondgebied geleverde brandstof voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van Curaçao dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van de Portugese Republiek en een ander punt op het grondgebied van de Portugese Republiek of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 7
Gebruikersheffingen

1. Elke partij mag billijke en redelijke heffingen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, andere voorzieningen en luchtdiensten waarover zij zeggenschap heeft.
2. Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan die worden opgelegd aan luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij die vergelijkbare internationale diensten uitvoeren.

Artikel 8
Rechtstreeks doorgaand verkeer

Rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen dat de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaat, wordt, behalve voor wat betreft veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van wederrechtelijke inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en incidentele maatregelen ter bestrijding van de illegale handel in verdovende middelen, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten, heffingen en andere vergelijkbare belastingen.

Artikel 9
Erkenning van bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wetgeving en procedures van de ene partij, met inbegrip van, in het geval van de Portugese Republiek, de wet- en regelgeving van de EU en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.
2. Het eerste lid van dit artikel is tevens van toepassing op een door de Portugese Republiek aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft.
3. Elke partij behoudt zich het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere partij of een andere staat verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

Artikel 10
Commerciële vertegenwoordiging

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen toegestaan:
 - a) op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van luchtvervoer en verkoop van

vliegtickets alsmede, in overeenstemming met de wetgeving van deze andere partij, andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

- b) in overeenstemming met de wetgeving van de andere partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel naar het grondgebied van deze andere partij te brengen en te doen verblijven voor het verzorgen van luchtvervoer; en
 - c) zich op het grondgebied van de andere partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.
2. De bevoegde autoriteiten van elke partij nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de vertegenwoordiging van de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen haar activiteiten op ordelijke wijze kan uitvoeren.

Artikel 11 *Commerciële activiteiten*

- 1. De door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht, op het grondgebied van de andere partij, luchtvervoer te verkopen en het staat elke persoon vrij dit luchtvervoer te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta van andere staten in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.
- 2. Voor wat betreft de commerciële activiteiten zijn alle principes vermeld in het eerste lid van dit artikel van toepassing op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen.

Artikel 12 *Omwisselen en overmaken van opbrengsten*

- 1. Elke partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht vrijgestelde inkomstenbelasting en het batig saldo van inkomsten en uitgaven die verband houden met het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post op de overeengekomen diensten op haar grondgebied vrijelijk over te maken tegen de officiële wisselkoers, en overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving van het grondgebied van de partij vanwaar de overmaking plaatsvindt.
- 2. Voor de toepassing van dit artikel omvat de toepasselijke nationale wetgeving van de Portugese Republiek alle maatregelen die zijn getroffen door de Europese Unie.

Artikel 13 *Eerlijke concurrentie*

1. Elke partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.
2. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de partijen eenzijdig 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 partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden in overeenstemming met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
3. Geen van de partijen staat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen toe, hetzij samen met een andere luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hetzij afzonderlijk, haar of hun marktmacht zodanig te misbruiken dat dit leidt tot ernstige verzwakking van een concurrent of tot uitsluiting van een concurrent van een route, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg of ten doel heeft.
4. Geen van de partijen verstrekt staatssubsidie of staatssteun aan haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, die deze nadelige gevolgen zou hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten.
5. Onder staatssubsidie of staatssteun wordt verstaan het op discriminatoire basis geven van steun aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij, direct of indirect, door de staat of een publiek of privaat lichaam dat is aangewezen door of beheerst wordt door de staat. Dit kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, het volgende omvatten: compensatie voor bedrijfsverliezen, het verschaffen van kapitaal, subsidies of leningen op gunstige voorwaarden, het verlenen van financiële voordelen door het achterwege laten van de inning van winsten of vorderingen, het afzien van een normale beloning voor de aangewende openbare middelen, belastingvrijstellingen, vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten, of discriminatoire toegang tot luchthavenfaciliteiten, brandstoffen of andere faciliteiten die redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor de normale exploitatie van luchtdiensten.
6. Wanneer een partij staatssubsidie of staatssteun verleent aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij met betrekking tot diensten die uit hoofde van dit Verdrag worden geëxploiteerd, verlangt zij dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.
7. Indien een partij gegronde redenen heeft voor bezorgdheid dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onderworpen aan discriminatoire of oneerlijke praktijken, of dat subsidie of steun die door de andere partij wordt overwogen of verleend nadelige gevolgen heeft of zou

hebben voor de eerlijke en gelijke wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de eerste partij in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten, heeft deze partij het recht de uitoefening van de in artikel 2 omschreven rechten van dit Verdrag door de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te schorsen, of de exploitatievergunning in te trekken, of door haar nodig geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten.

Artikel 14

Goedkeuring van exploitatievoorwaarden

1. De luchtvaartautoriteiten van de andere partij worden ten minste dertig (30) dagen voor de uitvoering ervan in kennis gesteld van de dienstregelingen van de overeengekomen diensten en hun exploitatievoorwaarden in het algemeen. De luchtvaartautoriteiten worden tevens in kennis gesteld van elke belangrijke wijziging van dergelijke dienstregelingen of exploitatievoorwaarden. In specifieke gevallen kan de hierboven vastgestelde termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.
2. De door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen stellen de luchtvaartautoriteiten van de andere partij ten minste vijf (5) werkdagen voor de beoogde uitvoering in kennis van kleine wijzigingen of in geval van aanvullende vluchten. In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.

Artikel 15

Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere 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 partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen 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 partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere 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 van dit Verdrag.
3. Onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere 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 (aangeduid als "platforminspectie"), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:
 - a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen die op dat moment zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago; of
 - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,

staat het de 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 zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere 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 partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerste 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 door de luchtvaartmaatschappij.
7. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Indien de Portugese Republiek een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere partij uit hoofde van dit artikel op dezelfde wijze van toepassing op de aanneming, uitoefening of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

Artikel 16
Beveiliging

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

Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van:

- a) het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963;
- b) het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970;
- c) het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971;
- d) het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988; en
- e) het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991,

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

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

3. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning ervan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.
4. Elke partij stemt ermee in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het tweede lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor binnenkomst op het grondgebied van de andere partij en voor vertrek uit of verblijf op het grondgebied van die andere partij. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Portugese Republiek wordt van exploitanten van luchtvaartuigen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig het recht van de Europese Unie. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
6. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kan de eerste partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij.

Artikel 17
Verstrekken van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van een partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op hun verzoek van de statistieken die redelijkerwijs verlangd kunnen worden voor informatiedoeleinden.

Artikel 18
Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij in rekening worden gebracht voor vervoer naar en van het grondgebied van de andere partij worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, met inbegrip

van de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route geheel of deels exploiteren.

2. De tarieven worden ten minste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang ter goedkeuring ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van beide partijen. In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.
3. Deze goedkeuring kan schriftelijk worden gegeven. Indien geen van de luchtvaartautoriteiten binnen vijftientig (25) dagen na de datum van indiening overeenkomstig het tweede lid van dit artikel hun afkeuring van de voorgestelde tarieven heeft uitgesproken, worden deze tarieven als goedgekeurd beschouwd. In het geval van verkorting van de indieningstermijn, zoals bepaald in het tweede lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen van elke afkeuring kennis moet worden gegeven, minder dan vijftientig (25) dagen bedraagt.
4. Indien tijdens de overeenkomstig het derde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn een luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit in kennis stelt van haar afkeuring van een tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over een tarief dat hun krachtens het tweede lid van dit artikel wordt voorgelegd, of over de vaststelling van een tarief krachtens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 21 van dit Verdrag.
6. Een tarief dat is vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel blijft van kracht totdat een nieuw tarief wordt vastgesteld. Een tarief wordt echter niet langer dan twaalf (12) maanden na de datum waarop het anders zou zijn verstreken, verlengd uit hoofde van dit lid.
7. De partijen kunnen ingrijpen om een tarief af te keuren. Dit recht is beperkt tot:
 - a) het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog zijn als gevolg van misbruik van marktmacht;
 - b) het voorkomen van tarieven waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat de concurrentie belemmert, beperkt of verstoort of een concurrent buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of uitdrukkelijk ten doel heeft.

Artikel 19 *Overleg*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke partij voeren, wanneer het nodig is, overleg om te waarborgen dat nauw wordt samengewerkt bij alle kwesties met betrekking tot de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, op verzoek van een van de partijen.

2. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van vijfenveertig (45) dagen na de datum van ontvangst van het schriftelijke verzoek.

Artikel 20
Wijzigingen

1. Indien een van de partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, kan zij te allen tijde verzoeken om overleg met de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het schriftelijk verzoek door de andere partij.
2. Indien een partij het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, wordt deze wijziging door de partijen overeengekomen, schriftelijk langs diplomatieke weg bevestigd en treedt zij in werking overeenkomstig artikel 25 van dit Verdrag.
3. Niettegenstaande de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd. Deze treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het tweede lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan de Bijlage.

Artikel 21
Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen dit in de eerste plaats langs diplomatieke weg te regelen.
2. Indien de partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een entiteit voor te leggen of het geschil kan op verzoek van een van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen.
3. Elk van de partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene partij van de andere partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht en de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen.
4. Indien een van de partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

5. De partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.
6. Indien en zo lang een van de partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het tweede lid van dit artikel genomen beslissing, kan de andere partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij of in gebreke blijvende luchtvaartmaatschappij beperken, schorsen of intrekken.
7. Elke partij betaalt de kosten van de door haar benoemde scheidsman. De overige kosten van het scheidsgerecht worden door de partijen gelijkelijk gedeeld.

Artikel 22
Duur en beëindiging

1. Dit Verdrag blijft voor onbepaalde tijd van kracht.
2. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.
3. Dit Verdrag treedt twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken.
4. Indien de andere partij nalaat de ontvangst van de kennisgeving te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23
Registratie

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

Artikel 24
Toepasselijkheid van het verdrag

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

Artikel 25
Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de twee partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld aan de vereisten voor de inwerkingtreding van dit Verdrag uit hoofde van hun onderscheiden wettelijke procedures is voldaan.

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

GEDAAN te Lissabon, 25 juni 2019, in drie originelen, in de Engelse, de Nederlandse en de Portugese taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van de bepalingen van dit Verdrag is de Engelse versie doorslaggevend.

**VOOR DE PORTUGESE
REPUBLIC**

**VOOR HET KONINKRIJK DER
NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE
VAN CURAÇAO**

Alberto Souto de Miranda

Zita A.M. Jesus Leito

**Toegevoegd Staatssecretaris,
belast met Communicatie**

**Minister van Verkeer, vervoer en van
ruimtelijke planning**

BIJLAGE

Routetabel

Deel 1

Routes te exploiteren in beide richtingen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Portugese Republiek:

Punten in Portugal	Tussenliggende punten	Punten in Curaçao	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt	Curaçao	Elk punt

Deel 2

Routes te exploiteren in beide richtingen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Curaçao:

Punten in Curaçao	Tussenliggende punten	Punten in Portugal	Verder gelegen punten
Curaçao	Elk punt	Elk punt	Elk punt

Noten

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te exploiteren tussenliggende en verder gelegen punten dienen door de luchtvaartautoriteiten van de twee partijen rechtstreeks te worden overeengekomen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij kunnen, tijdens een of alle vluchten, elk bovengenoemd tussenliggend en/of verder gelegen punt overslaan, mits de overeengekomen diensten op de routes beginnen of eindigen op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij kunnen elk tussenliggend en/of verder gelegen punten naar eigen keuze kiezen en deze keuze in het volgende seizoen wijzigen, mits er geen verkeersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere partij.
4. Het uitoefenen van vijfde vrijheidsverkeersrechten op aangegeven tussenliggende en/of verder gelegen punten dient te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen en kan in een regeling worden afgesproken.