

No. 54302*

**Netherlands (in respect of Aruba)
and
Panama**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Aruba, and the Republic of Panama (with annexes). Panama City, 11 April 2015

Entry into force: *1 October 2016, in accordance with article 18*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 13 February 2017*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Pays-Bas (à l'égard d'Aruba)
et
Panama**

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas, à l'égard d'Aruba, et la République du Panama (avec annexes). Panama, 11 avril 2015

Entrée en vigueur : *1^{er} octobre 2016, conformément à l'article 18*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 13 février 2017*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba,

en

de Republiek Panama (hierna te noemen „de Partijen“);

Geleid door de wens de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationale luchtvervoer op basis van concurrentie op de vrije markt tussen luchtvaartmaatschappijen, met zo weinig mogelijk tussenkomst van en regulering door de overheid te vergemakkelijken;

Geleid door de wens de uitbreiding van mogelijkheden voor het internationale luchtvervoer te vergemakkelijken;

Geleid door de wens luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen een verscheidenheid aan keuzen ten dienste van reizigers en vrachtvervoer aan te bieden voor de laagst mogelijke prijs, zonder dat daarbij sprake is van ongelijke kansen of misbruik van machtspositie, alsmede elke luchtvaartmaatschappij aan te moedigen innovatieve en concurrerende tarievenstelsels te ontwikkelen en in praktijk te brengen;

Geleid door de wens te zorgen voor een zo hoog mogelijke mate van bescherming en veiligheid in het internationaal luchtvervoer en opnieuw hun ernstige bezorgdheid te uiten over handelingen tegen of bedreigingen van de veiligheid van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen en goederen in gevaar brengen, en de exploitatie van het luchtvervoer schaden en het vertrouwen van het publiek in de burgerluchtvaart ondermijnen; en

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld;

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders vermeld, wordt onder de uitdrukking:

1. „Luchtvaartautoriteiten” verstaan: in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, het Departement Burgerluchtvaart van Aruba of de instantie die dit Departement opvolgt en, in het geval van de Republiek Panama, de Burgerluchtvaartautoriteit (de bevoegde ambtenaren en iedere andere persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die de genoemde bevoegde ambtenaren vervullen);
2. „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de bijbehorende Bijlagen en alle wijzigingen hierop;
3. „Luchtvervoer” verstaan alle door middel van luchtvaartuigen geleverde diensten bestemd voor openbaar vervoer van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen betaling of in lease;
4. „Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, dat mede omvat:

- a. alle krachtens artikel 94, onder a, van het Verdrag van Chicago van kracht geworden wijzigingen die door beide Partijen zijn bekrachtigd; en
- b. alle krachtens artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en wijzigingen daarop, voorzover die Bijlagen en wijzigingen op enig moment van kracht zijn geworden voor beide Partijen;
5. „Aangewezen luchtvaartmaatschappijen” verstaan de in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag aangewezen en bevoegde luchtvaartmaatschappijen;
6. „Totale kosten” verstaan de kosten van het leveren van de dienst plus een redelijke toeslag voor administratiekosten;
7. „Internationaal luchtvervoer” verstaan luchtvervoer dat door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat voert;
8. „Tarief” verstaan alle prijzen, tarieven of heffingen die voor het luchtvervoer van reizigers (en hun bagage) en/of vracht (post uitgezonderd) of een combinatie van beide, door de luchtvaartmaatschappijen met inbegrip van hun agenten in rekening worden gebracht, alsmede de voor de aanbidding van genoemde prijzen, tarieven of heffingen geldende voorwaarden;
9. „Landing anders dan voor verkeersdoeleinden” verstaan een landing gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht of post in het luchtvervoer;
10. „Grondgebied” verstaan het grondgebied overeenkomstig de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
11. „Gebruikersheffingen” verstaan de heffingen die aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd voor het ter beschikking stellen van luchthaven-, luchtvaart- of luchtveiligheidsdiensten en -faciliteiten, met inbegrip van aanverwante diensten en faciliteiten.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent aan de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:
 - a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken; en
 - c. de overige in dit Verdrag bepaalde rechten.
2. Het in het eerste lid van dit artikel bepaalde betekent niet dat aan de luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij het recht wordt verleend op het grondgebied van de andere Partij passagiers, vracht of post aan boord te nemen die tegen betaling worden vervoerd en op weg zijn naar een ander punt van het grondgebied van de andere Partij.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunning

1. Elke Partij heeft het recht de luchtvaartmaatschappijen van haar keuze aan te wijzen voor het in overeenstemming met dit Verdrag verrichten van internationaal luchtvervoer en genoemde aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Deze aanwijzingen worden schriftelijk langs diplomatieke weg aan de andere Partij medegedeeld. Tevens wordt verklaard of de desbetreffende luchtvaartmaatschappij bevoegd is het in Bijlage 1, in Bijlage 2 of in beide Bijlagen vastgelegde soort luchtvervoer te verrichten.
2. Na ontvangst van deze aanwijzing en de verzoekschriften van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in overeenstemming met hetgeen is voorgescreven voor het verlenen van exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere Partij onverwijld de nodige exploitatievergunningen en technische vergunningen, mits
 - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoont dat zij voldoet aan de voorwaarden die gelden volgens de wetten en voorschriften die de Partij die het verzoekschrift in overweging heeft, gewoonlijk toepast op de exploitatie van het internationale luchtvervoer; en
 - b. de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, de normen vermeld in artikel 6 (Operationele veiligheid) en artikel 7 (Veiligheid van de luchtvaart) naleeft en toepast.

Artikel 4

Intrekking van de vergunning

1. Elke Partij mag de exploitatievergunningen of de technische vergunningen van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, indien:
 - a. de desbetreffende luchtvaartmaatschappij niet heeft voldaan aan de wetten en voorschriften zoals bedoeld in artikel 5 (Toepassing van Wetten) van dit Verdrag; of
 - b. de andere Partij die in artikel 6 (Operationele veiligheid) genoemde normen niet naleeft of toepast.

2. Tenzij het noodzakelijk is onmiddellijk maatregelen te nemen teneinde verdere niet-naleving als bedoeld in het eerste lid van dit artikel onder de letters a en b, te voorkomen, worden de rechten voortvloeiend uit dit artikel slechts uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

3. Dit artikel houdt geen beperking in van het recht van elke Partij de exploitatievergunning of de technische vergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij op te schorten, in te trekken, te beperken of aan voorwaarden te verbinden, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 (Veiligheid van de luchtvaart).

Artikel 5

Toepassing van wetten

1. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij dienen bij binnenkomst in, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van de andere Partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van die Partij betreffende de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.

2. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij dienen bij binnenkomst in, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van de andere Partij te voldoen aan de wetten en voorschriften betreffende de binnenkomst in of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningsleden of vracht van luchtvaartuigen (met inbegrip van de voorschriften betreffende de binnenkomst, inkleding, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, ingeval van post, de postreglementen), rechtstreeks of namens genoemde passagiers, bemanningsleden en vracht.

Artikel 6

Operationele veiligheid

1. Elke Partij erkent de geldigheid van de bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Partij zijn afgegeven of geldig verklaard en nog niet zijn verlopen, voor het in dit Verdrag bedoelde verrichten van luchtvervoer, mits de eisen voor het verlenen van die bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op grond van het Verdrag van Chicago kunnen worden vastgesteld. Elke Partij kan evenwel voor vluchten boven haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard door de andere Partij.

2. Elke Partij kan verzoeken om overleg over de operationele veiligheidsnormen die door de andere Partij worden opgelegd met betrekking tot de luchtvaartfaciliteiten, de bemanningsleden, de luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien een Partij na genoemd overleg tot de conclusie komt dat de andere Partij een aantal normen en eisen betreffende de operationele veiligheid niet doeltreffend oplegt of toepast, met dien verstande dat deze ten minste gelijk dienen te zijn aan de minimumnormen die op grond van het Verdrag van Chicago kunnen worden vastgesteld, stelt zij de andere Partij in kennis van dit onderzoek en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om te kunnen voldoen aan deze minimumnormen, waarna de andere Partij passende maatregelen ter verbetering treft. Elke Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of de technische vergunning van een of meer door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op te schorten, in te trekken of te beperken, indien de andere Partij dergelijke passende maatregelen ter verbetering niet binnen een redelijke termijn neemt.

Artikel 7

Veiligheid van de luchtvaart

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht, bevestigen de Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, een integrerend deel vormt van dit Verdrag. Zonder de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht te beperken, dienen Partijen met name te handelen in overeenstemming met 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, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

2. Partijen komen overeen elkaar alle nodige bijstand te verlenen ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart aan te pakken.

3. Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de geldende bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en als Bijlagen aan het Verdrag van Chicago toegevoegd. Dit vereist dat exploitanten van luchtvaartuigen die in het eigen land zijn geregistreerd, exploitanten van luchtvaartuigen die hun plaats van bedrijfsvoering of permanent verblijf op het eigen grondgebied hebben en exploitanten van luchthavens op het eigen grondgebied, handelen in overeenstemming met die bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart.

4. Elke Partij stemt ermee in zich te houden aan de bepalingen inzake beveiliging die de andere Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere Partij en passende maatregelen te treffen teneinde de luchtvaartuigen te beveiligen en de passagiers, de bemanningsleden, hun koffers en handbagage, alsmede de vracht en bevoorrading van het luchtvaartuig aan een onderzoek te onderwerpen vóór of tijdens het aan boord gaan en inladen. Elke Partij neemt bovendien elk verzoek van de andere Partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen, teneinde het hoofd te bieden aan een concrete bedreiging, welwillend in overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of van een andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningsleden, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen, bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval, of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

6. Wanneer een Partij gegronde redenen heeft van mening te zijn dat de andere Partij zich niet heeft gehouden aan de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart als vermeld in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Indien binnen een termijn van 15 dagen, gerekend vanaf de datum van dat verzoek, geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, is de ene Partij gerechtigd de exploitatievergunning of de technische vergunning van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij op te schorten, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden. In geval van nood, kan een Partij tijdelijke maatregelen nemen vóór het verstrijken van de 15 dagen.

Artikel 8

Commerciële mogelijkheden

1. De luchtvaartmaatschappijen van een Partij mogen op het grondgebied van de andere Partij kantoren vestigen voor de bevordering en de verkoop van luchtvervoer.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij mogen, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, het voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel en technisch personeel en andere specialisten zenden naar en doen verblijven op het grondgebied van de andere Partij.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag voorzien in haar eigen afhandelingsdiensten op het grondgebied van de andere Partij („eigen diensten”) of, indien zij daaraan de voorkeur geeft, een aantal van de concurrerende agenten uitkiezen om deze diensten geheel of gedeeltelijk te verlenen. Deze rechten zijn alleen onderworpen aan fysieke beperkingen die worden opgelegd om redenen van de veiligheid van de luchthavens. Indien de eigen diensten om deze redenen worden uitgesloten, staan de afhandelingsdiensten ter beschikking van alle luchtvaartmaatschappijen op basis van gelijkheid; de tarieven zijn gebaseerd op de kosten van de geleverde diensten en die diensten dienen wat betreft aard en kwaliteit gelijkwaardig te zijn aan de eigen diensten die zouden zijn geleverd indien dit mogelijk was geweest.

4. Elke luchtvaartmaatschappij van beide Partijen mag zich op het grondgebied van de andere Partij rechtstreeks, of naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, met de verkoop van luchtvervoer bezighouden. Een uitzondering hierop vormen de specifieke bepalingen inzake charters van de desbetreffende Partij met betrekking tot de bescherming van de (door de) passagiers (betaalde) gelden en het recht van passagiers op annulering en restitutie. Elke luchtvaartmaatschappij is gerechtigd genoemd vervoer te verkopen en elke persoon is gerechtigd het te kopen, in de munteenheid van het grondgebied of in vrij inwisselbare munteenheden.

5. Elke luchtvaartmaatschappij is gerechtigd, na een daartoe strekkende aanvraag, het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Partij te wisselen en over te maken naar het eigen land. Een snelle omwisseling en overmaking wordt mogelijk gemaakt zonder daaraan beperkingen of heffingen op te leggen en tegen de wisselkoers die van toepassing is op de gewone transacties en overmakingen op de datum waarop de vervoerder de eerste aanvraag tot overmaking indient.

6. Het is de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij toegestaan de kosten die worden gemaakt op het grondgebied van de andere Partij, met inbegrip van de aankoop van brandstof, in de munteenheid van het land te