

No. 54468*

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

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

Entry into force: *1 October 2016, in accordance with article 35*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 3 May 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 de Curaçao)
et
Panama**

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

Entrée en vigueur : *1^{er} octobre 2016, conformément à l'article 35*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 3 mai 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.*

Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Panama

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Republiek Panama (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 een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoedienis en -regulering;

Geleid door de wens de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationaal luchtvervoer te bevorderen;

Erkende dat doelmatige en concurrerende internationale luchtdiensten handel, consumentenwelzijn en economische groei stimuleren;

Geleid door de wens luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen reizigers diverse mogelijkheden voor luchtdiensten aan te bieden tegen de laagste prijzen die niet discriminatoir zijn en die niet het gevolg zijn van misbruik van een dominante positie, en geleid door de wens individuele luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen innovatieve en concurrerende prijzen te ontwikkelen en in te voeren; en

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is bepaald:

- a. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in dit Verdrag voor het vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd;
- b. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
- c. wordt onder „luchtvervoer” verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of beloning;
- d. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Republiek Panama betreft, de Burgerluchtvaartautoriteit en wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister van Verkeer,

- Vervoer en Ruimtelijke Planning van Curaçao; of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans worden vervuld door de genoemde autoriteiten;
- e. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlagen daarbij en alle wijzigingen daarvan;
 - f. wordt onder „capaciteit” verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van het Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal vluchten (frequenties) of stoelen of ton vracht die op een markt worden aangeboden (stedenpaar of land naar land) of op een route gedurende een specifiek tijdvak, bijvoorbeeld dagelijks, wekelijks, in een bepaald seizoen of jaarlijks;
 - g. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan zodanige exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij dat op een of meer zones van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - h. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld, 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 beide partijen;
 - i. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
 - j. wordt onder „binnenlands luchtvervoer” verstaan luchtvervoer waarbij passagiers, bagage, vracht en post worden opgenomen op het grondgebied van een partij en bestemd zijn voor een ander punt op hetzelfde grondgebied;
 - k. wordt onder „ICAO” verstaan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
 - l. wordt onder „tarieven” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, evenwel met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
 - m. wordt onder „grondgebied” in relatie tot elk van de partijen verstaan het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren, met inbegrip van het luchtruim boven deze gebieden, die onder de soevereiniteit, de suzereiniteit, de bescherming of het mandaat van de partij vallen;
 - n. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de Routetabel.
2. Onverminderd de bepalingen van dit Verdrag geniet(en) de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de volgende rechten:
 - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere partij te vliegen;
 - b. het recht op het grondgebied van de andere partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
 - c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a) en b), van dit artikel.
4. Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij langs diplomatieke weg zo veel luchtvaartmaatschappijen als zij wenst aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent elke partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;

- b. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk beschikt over regelgeving en controleert of de luchtvaartmaatschappij deze naleeft;
- c. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen naleeft; en
- d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt 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 een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits zij de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Weigering, intrekking en beperking van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke partij hebben het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, en deze in te trekken, op te schorten of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent:
 - a. wanneer zij er niet van overtuigd zijn dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
 - b. wanneer zij er niet van overtuigd zijn dat de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk beschikt over regelgeving en controleert of de luchtvaartmaatschappij deze naleeft;
 - c. wanneer de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte bepalingen niet naleeft; en
 - d. wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van inbreuken op de bovengenoemde wetten en voorschriften of tenzij de veiligheid of beveiliging maatregelen vereist in overeenstemming met de bepalingen van artikel 8 (Veiligheid) of artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart), worden de in het eerste lid van dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 28 (Overleg) van dit Verdrag.

Artikel 5

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op 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 binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op binnenkomst op, verblijf op of vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning en vracht, met inbegrip van post, zoals voorschriften met betrekking tot immigratie, douane, valuta, gezondheid en quarantaine zijn van toepassing op de passagiers, bemanning, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij wanneer zij zich op het betreffende grondgebied bevinden.
3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijk internationaal luchtvervoer verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

Artikel 6

Directe transit

Bagage en vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

Artikel 7

Erkenning van certificaten en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere partij als geldig erkend voor de

exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming zijn met de minimumnormen vastgesteld in het Verdrag van Chicago.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vergunningen of bewijzen, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van een partij aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij of voor een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, welke afwijking is geregistreerd bij de ICAO, kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten teneinde helderheid te verschaffen over het gebruik in kwestie.

3. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven of landingen op haar grondgebied te weigeren bewijzen van bevoegdheid en vergunningen te erkennen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere partij.

Artikel 8

Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden die betrekking hebben op luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien na dergelijk overleg een partij oordeelt dat de andere partij op deze gebieden 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 zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen. De andere partij neemt vervolgens passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Indien de andere partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een andere termijn als kan zijn overeengekomen, passende corrigerende maatregelen te nemen, kan dit aanleiding zijn voor het weigeren, intrekken, opschorten of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

3. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago en onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op grond van een leaseovereenkomst, namens een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van 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 (in dit artikel „platforminspectie” genoemd), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en die van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

4. Wanneer onverwijd ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij, behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken.

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

6. Onder verwijzing naar het tweede lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de ICAO-normen, de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

Artikel 9

Beveiliging van de luchtvaart

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