

Luchtvaartverdrag

tussen

het Koninkrijk der Nederlanden

ten aanzien van de Nederlandse Antillen

en

de Bondsrepubliek Duitsland

inzake luchtvervoer

tussen

de Bondsrepubliek Duitsland

en

de Nederlandse Antillen

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten aanzien van de Nederlandse Antillen,  
en  
de Bondsrepubliek Duitsland,

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten inzake de instelling en exploitatie van  
luchtdiensten tussen en via hun grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1 Begripsomschrijvingen

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

(1) 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, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

(2) wordt onder “luchtvaartautoriteiten” verstaan wat de Bondsrepubliek Duitsland betreft het Bondsministerie van Verkeer, Bouwbeleid en Stadsontwikkeling en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen; of in beide gevallen elke

persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten;

(3) wordt onder “aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan elke luchtvaartmaatschappij die door een Verdragsluitende Partij schriftelijk is aangewezen aan de andere Verdragsluitende Partij in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag als luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten dient te exploiteren op de in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag omschreven routes;

(4) wordt onder “grondgebied” in het geval van de Bondsrepubliek Duitsland verstaan de landgebieden en de aangrenzende territoriale wateren onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming of het mandaat van de Bondsrepubliek Duitsland en in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, het landgebied van de Nederlandse Antillen en de aangrenzende territoriale wateren;

(5) hebben de termen “luchtdienst”, “internationale luchtdienst” en “landing anders dan voor verkeersdoeleinden” ten behoeve van dit Verdrag de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago;

(6) wordt onder “tarief” verstaan de prijs in rekening te brengen voor het internationale vervoer (d.w.z. vervoer tussen punten op de grondgebieden van twee of meer Staten) van passagiers, bagage of vracht (post uitgezonderd), met inbegrip van:

1. elk overeengekomen tarief of bedrag in rekening te brengen voor internationaal vervoer dat als zodanig op de markt wordt aangeboden en verkocht, met inbegrip van overeengekomen tarieven die worden samengesteld met behulp van andere tarieven of toeslagen voor vervoer via internationale delen of nationale delen die behoren tot het internationale deel;

2. de commissie die dient te worden betaald over de verkoop van tickets voor het vervoer van passagiers en hun bagage, of over de overeenkomstige transacties voor het vervoer van vracht; en
3. de voorwaarden betreffende de toepasselijkheid van het tarief of de prijs voor vervoer, of de betaling van commissie.

Het omvat voorts:

4. alle wezenlijke voorrechten die in verband met het vervoer worden verleend;
5. elk tarief voor vervoer binnen een nationaal deel dat als aanvulling op internationaal vervoer wordt verkocht, dat niet beschikbaar is voor volledig nationaal vervoer en niet onder gelijke voorwaarden beschikbaar wordt gesteld aan alle internationale vervoerders en de gebruikers van hun diensten.

## Artikel 2

### Verlening van verkeersrechten

(1) Elke Verdragsluitende Partij verleent aan de andere Verdragsluitende Partij ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten door aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht:

1. zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
2. op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;  
en

3. op haar grondgebied te landen op de punten genoemd op de routes omschreven in overeenstemming met het tweede lid voor het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht en post op commerciële basis.

(2) De routes waarvoor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen een vergunning krijgen om internationale luchtdiensten te exploiteren worden omschreven in een routetabel. De luchtvaartautoriteiten van de ene Verdragsluitende Partij stellen de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ervan in kennis dat zij gebonden zijn aan de gezamenlijk overeengekomen routetabel en alle wijzigingen daarvan.

(3) Geen van de bepalingen van het eerste lid wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij het recht te geven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij passagiers, bagage, vracht en post op te nemen die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij (cabotage).

(4) De verlening van verkeersrechten overeenkomstig het eerste lid omvat niet de verlening van het recht passagiers, bagage, vracht en post te vervoeren tussen punten op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de rechten verleent en punten op het grondgebied van een derde land of vice versa (vijfde vrijheid). Verkeersrechten van de vijfde vrijheid worden alleen verleend op basis van bijzondere overeenkomsten tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen.

### Artikel 3

#### Aanwijzing en exploitatievergunning

(1) De internationale luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag kunnen te allen tijde aanvangen, mits:

1. de Verdragsluitende Partij aan wie de rechten omschreven in artikel 2, eerste lid, van dit Verdrag zijn verleend schriftelijk een of meerdere luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen; en
2. de Verdragsluitende Partij die deze rechten verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen een vergunning heeft verleend om de luchtdiensten aan te vangen.

(2) Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing, verleent de andere Verdragsluitende Partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

1. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Bondsrepubliek Duitsland:
  - a) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht; en
  - b) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en

- c) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Gemeenschap of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

2. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

- a) de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Nederlandse Antillen en in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Nederlandse Antillen een vergunning heeft verkregen; en
- b) de Nederlandse Antillen daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
- c) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van de Nederlandse Antillen en/of van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetene zijn van de Nederlandse Antillen;

en

3. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op verzoek van de andere Verdragsluitende Partij aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de krachtens de wetten en voorschriften voorgeschreven vereisten waaraan dient te worden voldaan voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer die van toepassing zijn op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

(3) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht, met inachtneming van de bepalingen van het eerste en tweede lid, een door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij. Voor de nieuwe aangewezen luchtvaartmaatschappij gelden dezelfde rechten en verplichtingen als voor de door haar vervangen luchtvaartmaatschappij.

#### Artikel 4

##### Intrekking of beperking van exploitatievergunning

(1) Elke Verdragsluitende Partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, wanneer:

1. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Bondsrepubliek Duitsland:
  - a) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht; of
  - b) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
  - c) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Gemeenschap of de



Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

2. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

- a) de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Nederlandse Antillen of niet in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Nederlandse Antillen een vergunning heeft verkregen; of
- b) de Nederlandse Antillen niet daadwerkelijk controleren of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of
- c) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van de Nederlandse Antillen en/of van onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die ingezetene zijn van de Nederlandse Antillen;

of

3. de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt de in artikel 5 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven.

(2) Aan een dergelijke intrekking, opschorting of beperking van de vergunning gaat overleg vooraf als voorzien in artikel 17 van dit Verdrag, tenzij onmiddellijke opschorting van de vluchten of onverwijlde beperkingen noodzakelijk zijn om verdere inbreuk op wetten of voorschriften te voorkomen.

## Artikel 5

### Toepassing van wetten

(1) Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van een Verdragsluitende Partij, dient aan haar wetten en voorschriften met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen te worden voldaan door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij. Op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland is de eerste volzin tevens van toepassing op de wetgeving van de Europese Gemeenschap.

(2) Bij binnenkomst in, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van een Verdragsluitende Partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postale voorschriften) te worden nageleefd door of vanwege de passagiers, bemanning of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 6

### Non-discriminatie ten aanzien van heffingen

(1) De heffingen die worden opgelegd op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij zijn niet hoger dan die worden opgelegd in geval van luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale luchtdiensten op het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij.

(2) De heffingen voor het gebruik van luchthavens of andere luchtvaartdiensten en –voorzieningen, of vergelijkbare heffingen of kosten die worden opgelegd in verband met de exploitatie van internationale luchtdiensten worden vastgesteld op basis van de kosten; verzocht kan worden om overlegging van ter zake dienend bewijs. Hetzelfde geldt voor heffingen voor de behandeling van passagiers, bagage en vracht en voor de verwerking van luchtvaartuigen op luchthavens met slechts een dienstverlener.

(3) De heffingen en kosten worden uitgedrukt en zijn verschuldigd in lokale valuta.

## Artikel 7

### Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

(1) Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden geëxploiteerd en binnenkomen op, weer vertrekken uit of vliegen over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, alsmede brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden in de tanks of andere reservoirs in het luchtvaartuig (bijvoorbeeld ontijzingsvloeistof, hydraulische vloeistof, koelvloeistof, enzovoorts), reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand aan boord van een dergelijk luchtvaartuig, zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen opgelegd in geval van invoer, uitvoer of doorvoer van goederen. Dit geldt tevens voor goederen aan boord van het luchtvaartuig die worden verbruikt tijdens de vlucht over het grondgebied van laatstgenoemde Verdragsluitende Partij.

(2) Brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand die tijdelijk worden ingevoerd naar het grondgebied van een Verdragsluitende Partij teneinde aldaar direct of na opslag te worden geplaatst in of op andere wijze aan boord van het

luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden gebracht, of op andere wijze weer uit het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij te worden uitgevoerd, zijn vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid. Vervoersdocumenten van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij zijn, in het geval van invoer naar het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, eveneens vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid.

(3) Niettegenstaande het bepaalde in de volgende volzin, zijn brandstof, smeermiddelen en andere technische verbruiksvoorraden die aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij worden genomen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en worden gebruikt tijdens internationale luchtdiensten vrijgesteld van de douanerechten en andere heffingen genoemd in het eerste lid, alsmede van andere bijzondere verbruiksheffingen. De eerste volzin belet de Bondsrepubliek Duitsland niet op basis van non-discriminatie de daarin genoemde belastingen en andere heffingen op te leggen op brandstof die op haar grondgebied aan boord wordt genomen voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij die vluchten uitvoert tussen een punt op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland en een ander punt op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap.

(4) Elke Verdragsluitende Partij kan de goederen genoemd in het eerste tot en met derde lid onder toezicht van de douane houden.

(5) Indien geen douanerechten of andere heffingen worden geheven over goederen genoemd in het eerste tot en met het derde lid, worden deze goederen niet onderworpen aan economische verboden of beperkingen inzake de invoer, uitvoer of doorvoer die overigens van toepassing kunnen zijn.

(6) Elke Verdragsluitende Partij, verleent op basis van wederkerigheid, vrijstelling van omzetbelasting of vergelijkbare indirecte belastingen op goederen en diensten geleverd aan een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, die worden gebruikt ten behoeve van haar bedrijfsuitoefening. De belastingvermindering kan in de vorm zijn van een vrijstelling of een teruggave.

## Artikel 8

### Overmaking van inkomsten

Elke Verdragsluitende Partij verleent elke door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, de baten verkregen uit de verkoop van luchtvervoersdiensten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te allen tijde, op elke wijze vrijelijk en zonder beperking in vrij inwisselbare valuta en tegen de officiële wisselkoers over te maken aan haar hoofdkantoor of haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening.

## Artikel 9

### Grondbeginselen inzake de exploitatie van luchtdiensten

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in staat gesteld luchtdiensten te exploiteren op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag.

(2) Bij de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag houdt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij teneinde te

voorkomen dat de door de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op gelijke routes of delen daarvan geëxploiteerde luchtdiensten onnodig worden gehinderd.

(3) De internationale luchtdiensten op de in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag omschreven routes hebben als primair doel het leveren van capaciteit die beantwoordt aan de voorzienbare verkeersbehoefte naar en vanuit het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen. Het recht van dergelijke luchtvaartmaatschappijen vervoer te verzorgen tussen punten op een route omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag die zich bevinden op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en punten in derde landen wordt, in het belang van een ordelijke ontwikkeling van het internationale luchtvervoer, op zodanige wijze uitgeoefend, dat de capaciteit verband houdt met:

1. de verkeersbehoefte naar en vanuit het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst;
2. de verkeersbehoefte die bestaat in de gebieden die door de luchtdiensten worden gepasseerd, rekening houdend met nationale en regionale luchtdiensten;
3. de vereisten voor economische exploitatie van transitroutes.

(4) Om eerlijke en gelijke behandeling van alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen te waarborgen, dienen de frequentie van diensten, de capaciteit van de te gebruiken typen luchtvaartuigen, alsmede de vluchtschema's te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

(5) De luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen dienen zich, zonodig, in te spannen om tot een bevredigende regeling te komen met betrekking tot vervoerscapaciteit en frequentie.

## Artikel 10

### Toezending van exploitatiegegevens en statistieken

(1) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zendt uiterlijk een maand voorafgaand aan de aanvang van luchtdiensten op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag en voorafgaand aan het begin van elke volgende vluchtschemaperiode het soort dienst, de te gebruiken typen luchtvaartuigen alsmede de vluchtschema's toe aan de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen. Van wijzigingen op korte termijn dient onverwijld kennis te worden gegeven.

(2) De luchtvaartautoriteiten van een Verdragsluitende Partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die redelijkerwijs verlangd kunnen worden ter beoordeling van de capaciteit die wordt geleverd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij op de routes omschreven in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag. Dergelijke gegevens dienen alle benodigde informatie voor vaststelling van de hoeveelheid verkeer en de herkomst en bestemming van dat verkeer te omvatten.

## Artikel 11

### Tarieven

(1) De tarieven die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij in rekening worden gebracht voor passagiers op de routes omschreven in overeenstemming

met artikel 2, tweede lid, van dit Verdrag, gelden onder voorbehoud van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

(2) In hun tarieven houden de aangewezen luchtvaartautoriteiten rekening met de exploitatiekosten, een redelijke winstmarge, de heersende concurrentie en de situatie op de markt alsmede de belangen van de gebruikers van de diensten. De bevoegde luchtvaartautoriteiten kunnen een tarief alleen afkeuren indien het niet beantwoordt aan deze criteria.

(3) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen stellen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, ter beoordeling, ten minste zeven dagen voorafgaand aan de beoogde ingangsdatum in kennis van de tarieven.

(4) Indien de luchtvaartautoriteiten van een van de Verdragsluitende Partijen een tarief waarvan zij in kennis zijn gesteld afkeuren, stellen zij de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan onverwijld op de hoogte. In geval van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen wordt dit tarief niet toegepast. Het tot dat moment gebruikte tarief dat zou worden vervangen door het nieuwe tarief blijft van toepassing. Indien aan het einde van het tijdvak van zeven dagen als bedoeld in het derde lid aan de luchtvaartmaatschappij geen mededeling is gedaan van afkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, mag het nieuwe tarief worden toegepast.

(5) Onverminderd het eerste tot en met het vierde lid is het Europese Gemeenschapsrecht van toepassing op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden voor vervoer dat geheel binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht.



## Artikel 12

### Commerciële activiteiten

(1) Elke Verdragsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij het recht op haar grondgebied te beschikken over kantoren en verkoopmedewerkers, leidinggevend, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel te doen verblijven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen nodig hebben voor het verzorgen van luchtvervoer. De eerste volzin is alleen van toepassing op personen die geen onderdaan zijn van de Verdragsluitende Partijen of van lidstaten van de Europese Gemeenschap, indien, in elk individueel geval, door een staat een verklaring is afgegeven dat deze bereid is de persoon weer toe te laten.

(2) De vestiging van de kantoren en het in dienst nemen van personeel als bedoeld in het eerste lid is onderworpen aan de wetten en voorschriften van de betrokken Verdragsluitende Partij, zoals de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating van vreemdelingen en hun verblijf op het grondgebied van de betrokken Verdragsluitende Partij. Indien wettelijk vereist worden voor dit gespecialiseerde personeel onverwijld werkvergunningen afgegeven.

(3) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij is bevoegd op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij gronddiensten uit te voeren ten behoeve van zichzelf (self-handling) en van andere luchtvaartmaatschappijen (third-party handling), of desgewenst, gronddiensten geheel of gedeeltelijk uit te besteden aan een externe dienstverlener die bevoegd is tot het verrichten van dergelijke diensten. In het geval dat of zo lang de wetten en voorschriften die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij van toepassing zijn op gronddiensten de bevoegdheid tot het uitbesteden van dergelijke diensten of tot self-handling of third-party handling uitsluiten of beperken, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van non-discriminatie behandeld ten aanzien van de toegang tot self-handling, third-party handling en gronddiensten uitgevoerd door een of meerdere dienstverleners.

(4) Elke Verdragsluitende Partij verleent elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij het recht haar vervoersdiensten op basis van haar eigen vervoersdocumenten rechtstreeks in haar eigen verkoopkantoren en via haar agenten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te verkopen aan elke klant in elke vrij inwisselbare valuta.

(5) Elke Verdragsluitende Partij laat personen die op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij zijn binnengekomen ingevolge de bepalingen van het eerste lid informeel opnieuw toe, indien de bevoegde autoriteiten van de laatstgenoemde Verdragsluitende Partij aan de Verdragsluitende Partij die verplicht is de persoon opnieuw toe te laten kennisgeven dat het verblijf van de desbetreffende persoon op haar grondgebied onwettig is.

### Artikel 13

#### Veiligheidsnormen in de luchtvaart

(1) Elke Verdragsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Verdragsluitende Partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk terrein met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

(2) Indien, na dergelijk overleg, een Verdragsluitende Partij oordeelt dat de andere Verdragsluitende Partij op een willekeurig gebied geen veiligheidsnormen op doeltreffende wijze 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 eerstgenoemde Verdragsluitende Partij de andere Verdragsluitende Partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en die andere Verdragsluitende Partij neemt passende corrigerende maatregelen. Indien de andere

Verdragsluitende Partij nalaat binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen te nemen, geeft dit aanleiding voor toepassing van artikel 4 van dit Verdrag.

(3) Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen wordt geëxploiteerd op diensten naar of vanuit 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 (platforminspectie), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

(4) Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot

1. 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
2. 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) In het geval dat toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Verdragsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid wordt geweigerd door een vertegenwoordiger van de betrokken luchtvaartmaatschappij, staat het de andere Verdragsluitende Partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid en de conclusie te trekken als bedoeld in hetzelfde lid.

(6) Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken, in het geval dat de eerstgenoemde Verdragsluitende Partij concludeert dat, 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 een vlucht door de luchtvaartmaatschappij.

(7) Een maatregel door een Verdragsluitende Partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid wordt opgeschort, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

(8) Indien de Bondsrepubliek Duitsland een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop regulerend toezicht wordt uitgeoefend door een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap, zijn de rechten van de andere Verdragsluitende 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 Gemeenschap en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

## Artikel 14

### Veiligheid van de luchtvaart

(1) Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de Verdragsluitende Partijen opnieuw hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Verdragsluitende Partijen in het bijzonder 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, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988.

(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 gedragingen van wederrechtelijke inmenging gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

(3) Wanneer zich een voorval voordoet of dreiging bestaat van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of

luchtvaartvoorzieningen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar, in onderling overleg, bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen te vergemakkelijken die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico voor mensenlevens aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

(4) Elke Verdragsluitende Partij neemt de maatregelen die zij mogelijk 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 zich op haar grondgebied aan de grond bevindt aan de grond wordt gehouden tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht de levens van zijn bemanning en passagiers te beschermen. Waar mogelijk worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

(5) De Verdragsluitende Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze veiligheidsbepalingen van toepassing zijn op de Verdragsluitende Partijen; zij verlangen dat

1. exploitanten van bij hun geregistreerde luchtvaartuigen of
2. exploitanten van luchtvaartuigen die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of domicilie op het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen hebben, of in het geval van de Bondsrepubliek Duitsland, exploitanten van luchtvaartuigen die op haar grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en beschikken over geldige exploitatievergunningen in overeenstemming met het Europese Gemeenschapsrecht en
3. exploitanten van luchthavens op hun grondgebied

handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart.

(6) Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het vijfde lid bedoelde bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Nederlandse Antillen wordt van exploitanten van luchtvaartuigen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in dat land. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland wordt van exploitanten van luchtvaartuigen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat op haar grondgebied maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en passagiers, bemanning en handbagage te controleren en dat bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden worden onderworpen aan passende veiligheidscontroles. 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.

(7) Wanneer een Verdragsluitende Partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel inzake de veiligheid van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij. Indien zij er niet in slagen binnen een maand na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of

luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde Verdragsluitende Partij. Indien daartoe genoodzaakt door een ernstig noodgeval, kan elk van de Verdragsluitende Partijen vóór het einde van de maand tussentijdse maatregelen nemen.

## Artikel 15

### Controle van reisbescheiden en van ontoelaatbare personen

(1) Elk van de Verdragsluitende Partijen staat, op haar grondgebied, de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij toe maatregelen te treffen teneinde te waarborgen dat alleen personen met de voor binnenkomst op of doorreis via het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij benodigde reisbescheiden worden vervoerd.

(2) Elk van de Verdragsluitende Partijen aanvaardt ten behoeve van onderzoek de terugkeer van personen die van het punt waar zij van boord zijn gegaan zijn teruggezonden nadat is vastgesteld dat zij ontoelaatbaar zijn, indien zij, voordat zij aan boord kwamen op haar grondgebied verbleven. Een Verdragsluitende Partij zendt dergelijke personen niet terug naar een land waar zij eerder als ontoelaatbaar werden aangemerkt.

(3) Deze bepaling is niet bedoeld om overheidsinstanties te beletten een teruggezonden ontoelaatbare persoon nader te onderzoeken om vast te stellen of deze mogelijk aanvaardbaar is in de staat of om regelingen te treffen voor zijn overbrenging, verwijdering of deportatie naar een staat waarvan hij onderdaan is of op andere gronden aanvaardbaar is. Indien een persoon die ontoelaatbaar is bevonden zijn reisbescheiden heeft verloren of vernietigd, aanvaardt een Verdragsluitende Partij in plaats daarvan een document met een verklaring inzake de omstandigheden waaronder deze aan boord is gekomen en gearriveerd, dat is afgegeven door de overheidsinstanties van de Verdragsluitende Partij waar de persoon als ontoelaatbaar werd aangemerkt.



## Artikel 16

### Gedachtewisseling

Zo nodig wisselen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van gedachten teneinde tot nauwe samenwerking en overeenstemming te komen aangaande alle zaken die betrekking hebben op de toepassing van dit Verdrag.

## Artikel 17

### Overleg

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde om overleg verzoeken teneinde wijzigingen van dit Verdrag of van het routeschema of vragen met betrekking tot de uitlegging te bespreken. Hetzelfde geldt voor besprekingen inzake de toepassing van dit Verdrag, indien een van de Verdragsluitende Partijen van mening is dat een gedachtenwisseling in de zin van artikel 16 van dit Verdrag niet tot bevredigende resultaten heeft geleid. Dergelijk overleg begint binnen twee maanden na de datum van ontvangst door de andere Verdragsluitende Partij van een dergelijk verzoek.

## Artikel 18

### Beslechting van geschillen

(1) Indien een meningsverschil inzake de uitlegging of toepassing van dit Verdrag niet kan worden beslecht in overeenstemming met artikel 17 van dit Verdrag, wordt het op verzoek van een van de Verdragsluitende Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht.

(2) Een dergelijk scheidsgerecht wordt als volgt ad hoc samengesteld: elke Verdragsluitende Partij benoemt een lid en deze twee leden bereiken tezamen overeenstemming over een onderdaan van een derde staat als hun voorzitter die

dient te worden benoemd door de regeringen van de Verdragsluitende Partijen. Deze leden worden binnen twee maanden en de voorzitter wordt binnen drie maanden benoemd na de datum waarop een van de Verdragsluitende Partijen de andere Verdragsluitende Partij in kennis heeft gesteld van haar voornemen het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht.

(3) Indien de termijnen genoemd in het tweede lid niet in acht worden genomen, kan elk der Verdragsluitende Partijen, indien een andere regeling ter zake ontbreekt, de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de noodzakelijke benoemingen te verrichten. Indien de Voorzitter een onderdaan is van een der Verdragsluitende Partijen of indien hij anderszins verhinderd is deze functie uit te oefenen, dient de Vice-Voorzitter die hem vervangt de noodzakelijke benoemingen te verrichten.

(4) Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen. Deze beslissing is bindend voor beide Verdragsluitende Partijen. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van haar eigen lid, alsmede die van haar vertegenwoordiging tijdens de arbitrageprocedure; de kosten van de voorzitter en alle overige kosten worden gelijkelijk gedragen door de Verdragsluitende Partijen. In alle overige opzichten stelt het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vast.

## Artikel 19

### Multilaterale verdragen

Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Eventuele besprekingen teneinde te bepalen in welke mate dit Verdrag wordt beëindigd, vervangen, gewijzigd of aangevuld door de bepalingen van het multilaterale verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 17 van dit Verdrag.

## Artikel 20

### Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en bij de Verenigde Naties

(1) Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan worden door het Koninkrijk der Nederlanden voor registratie toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

(2) De registratie van dit Verdrag bij het Secretariaat van de Verenigde Naties, in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties, wordt onmiddellijk na zijn inwerkingtreding geïnitieerd door de Bondsrepubliek Duitsland. Het Koninkrijk der Nederlanden wordt in kennis gesteld van de registratie en het VN-registratienummer, zodra dit is bevestigd door het Secretariaat van de Verenigde Naties.

## Artikel 21

### Eerdere verdragen en overeenkomsten

Dit Verdrag vervangt de bilaterale Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake het luchtverkeer, ondertekend te 's-Gravenhage op 28 september 1956, voor zover het van toepassing was op de Nederlandse Antillen.

## Artikel 22

### Inwerkingtreding, duur

(1) Dit Verdrag treedt in werking een maand na de datum waarop de Regeringen van de Verdragsluitende Partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de nationale vereisten voor inwerkingtreding van dit Verdrag is voldaan. De desbetreffende datum is de dag waarop de laatste kennisgeving wordt ontvangen.

(2) Dit Verdrag wordt gesloten voor onbepaalde tijd.

(3) Voorafgaand aan zijn inwerkingtreding, wordt dit Verdrag na ondertekening voorlopig toegepast in overeenstemming met het respectieve nationale recht van de Verdragsluitende Partijen.

### Artikel 23

#### Beëindiging

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen; deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval wordt het Verdrag twaalf maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij is ontvangen beëindigd, tenzij overeengekomen wordt de kennisgeving van beëindiging voor het verstrijken van deze termijn in te trekken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

### Artikel 24

#### Toepassing

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op de Nederlandse Antillen.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te \_\_\_\_\_ op \_\_\_\_\_, in  
tweevoud in de Nederlandse, de Duitse en de Engelse taal, zijnde alle drie teksten  
authentiek. In geval van verschillen in de uitlegging van de Nederlandse en de  
Duitse tekst, is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Voor de Bondsrepubliek Duitsland