

Nederlandse vertaling

**OVEREENKOMST  
TUSSEN  
HET KONINKRIJK BELGIË  
EN  
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN  
TEN BEHOEVE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN  
INZAKE LUCHTVERVOER**

**HET KONINKRIJK BELGIË,**

**EN**

**HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,  
TEN BEHOEVE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN**

hierna de "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

**Partijen zijnde** bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld;

**Verlangende** een overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

**Verlangende** de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

**Zijn overeengekomen** als volgt:

#### ARTIKEL 1 Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

- a) de term "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de term "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle

- wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "luchtvaartautoriteiten" betekent voor het Koninkrijk België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, en voor het Koninkrijk der Nederlanden de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
  - d) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
  - e) de term "grondgebied" betekent voor het Koninkrijk België het land en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van het Koninkrijk België staan, en voor het Koninkrijk der Nederlanden het land van de Nederlandse Antillen en de daaraan grenzende territoriale wateren;
  - f) "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
  - g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
  - h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
  - i) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route vliegtuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
  - j) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in Bijlage 9 bij het Verdrag;
  - k) de term "onderdanen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen als een verwijzing naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Gemeenschap;
  - l) de term "luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen

als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;

## ARTIKEL 2

### Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

- a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- c) om op het voornoemd grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

## ARTIKEL 3

### Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

## ARTIKEL 4

### Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, op voorwaarde dat:

- a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
  - i. deze maatschappij overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht; en
  - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
  
- b) in het geval van een door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij:
  - i. deze maatschappij op het grondgebied van de Nederlandse Antillen is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Nederlandse Antillen; en
  - ii. de Nederlandse Antillen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefenen en handhaven.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst.

## ARTIKEL 5

### Intrekking of schorsing van exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden;

- a) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
- b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
- c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
- d) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
  - i. indien deze niet overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht; of
  - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
- e) in het geval van een door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij:
  - i. indien deze niet is gevestigd op het grondgebied van de Nederlandse Antillen of geen houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Nederlandse Antillen; of
  - ii. de Nederlandse Antillen geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de

luchtvaartmaatschappij uitoefenen en handhaven.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

## ARTIKEL 6

### Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door hun bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

Deze bepaling is niet van toepassing indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt haar eigen of

enige andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de eerste en tweede leden van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante faciliteiten waarop zij toezicht uitoefent.

## ARTIKEL 7

### Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking werd betekend aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien in aangelegenheden inzake vliegveiligheid geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3.1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen dertig (30) dagen



- na dat verzoek.
- 3.2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen, in een zodanig gebied niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen vijftien (15) dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van exploitatievergunningen).
  - 3.3. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
  - 3.4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
    - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of
    - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de krachtens het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen,staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag, vast te stellen dat de voorschriften

- op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.
- 3.5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of namens de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3.3 hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 3.4. hierboven ontstaat en mag zij in dat lid vermelde conclusies te trekken.
  - 3.6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veilige exploitatie van een luchtvaartmaatschappij.
  - 3.7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met de leden 3.2 of 3.6 hierboven wordt stopgezet zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

## ARTIKEL 8

### Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtverkeersfaciliteiten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen 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 en elke andere multilaterale overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsbepalingen voor het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om het luchtvaartuig te beschermen en om passagiers, bemanningen, hun bagage en handbagage evenals vracht en boordproviand vóór het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens

en luchtverkeersfaciliteiten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer te vergemakkelijken en door andere passende maatregelen te nemen, bestemd om aan een dergelijk incident of de dreiging daarvan snel en veilig een einde te stellen.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de luchtvaartbeveiligingsbepalingen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

## ARTIKEL 9 Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten verleent.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en faciliteiten gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

## ARTIKEL 10

### Grondafhandelingsdiensten

Onverminderd de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van het Europese Gemeenschapsrecht, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende verleners van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten. Waar dergelijke wetten en voorschriften zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op niet-discriminerende wijze behandeld voor wat betreft haar toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een verlener of verlener.

## ARTIKEL 11

### Douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale luchtvaartuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere goederen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:

- a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
- b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften of -wetgeving een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.

5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij ook zulke vrijstellingen geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de goederen vermeld in het eerste lid van dit artikel.

6. Niets in deze Overeenkomst belet het Koninkrijk België om op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen voor de op zijn grondgebied geleverde brandstof voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen die vluchten exploiteert tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België en een ander punt in het Koninkrijk België of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap.

## ARTIKEL 12

### Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan verlenen, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden verleend, dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften voor het vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te worden afgestemd op:

- a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in dit gebied gelegen zijn;
- c) de vereisten die de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen brengen ten laatste dertig (30) dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun voorgenomen vluchtprogramma's ter kennis aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze vluchtprogramma's bevatten o.m. de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de vluchtschema's.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen mag deze tijdslimiet worden ingekort, mits de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

## ARTIKEL 13

### Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens om het even welke ononderbroken vlucht, wisselen van luchtvaartuigtype op om het even welk punt op de route.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij de uitvoering van de overeengekomen luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes, codeshare-overeenkomsten sluiten met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige route- en verkeersrechten geniet. Voor elk verkocht ticket informeert de luchtvaartmaatschappij de koper op het verkooppunt welke luchtvaartmaatschappij elke sector van de dienst zal exploiteren en met welke luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat.



## ARTIKEL 14

### Tarieven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen tarieven voor luchtvervoer vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen. Tussenkost door de Overeenkomstsluitende Partijen wordt beperkt tot:

- a) het voorkomen van onredelijk discriminerende tarieven of praktijken;
- b) bescherming van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of beperkend zijn en die het gevolg zijn van misbruik van een machtspositie; en
- c) bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn door rechtstreekse of onrechtstreekse overheidssubsidies of -steun.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij eist dat de door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te rekenen tarieven voor diensten van of naar haar grondgebied ter kennis worden gebracht aan haar luchtvaartautoriteiten. Kennisgeving door de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt niet meer dan dertig (30) dagen vóór de voorgestelde datum van inwerkingtreding geëist. In losstaande gevallen kan de kennisgeving binnen een kortere dan normaal vereiste termijn worden toegestaan. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen eist de kennisgeving of voorlegging, door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van door bevrachters aan het publiek aangerekende tarieven, behalve wanneer dit op niet-discriminerende wijze voor informatieve doeleinden vereist is.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen treedt eenzijdig op ter belemmering van de invoering of voortzetting van een tarief dat wordt voorgesteld om te worden aangerekend door (1) een luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, of (2) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en elk ander land, in beide gevallen met inbegrip van vervoer met inter- of intralining. Als een Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een dergelijk tarief strijdig is met de

overwegingen van het eerste lid van dit artikel, verzoekt ze om overleg en stelt ze de andere Overeenkomstsluitende Partij zo snel mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek plaats en de Overeenkomstsluitende Partijen werken samen bij het veiligstellen van de informatie die nodig is voor een redelijke beslechting van het geschil. Als de Overeenkomstsluitende Partijen tot een overeenkomst komen met betrekking tot een tarief waarover ongenoegen werd kenbaar gemaakt, doet elke Overeenkomstsluitende Partij zijn uiterste best om die overeenkomst ten uitvoer te brengen. Zonder dergelijk onderling akkoord wordt of blijft het tarief van kracht.

4. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 tot 3 van dit artikel, zijn de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen aan te rekenen tarieven voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, onderworpen aan het Europese Gemeenschapsrecht.

## ARTIKEL 15

### Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben, evenals commerciële, operationele, technische en andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij zodanige diensten te verlenen.

3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

4. In de mate waarin hun nationale wetgevingen dit toestaan, zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

## ARTIKEL 16

### Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoerdiensten te

verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, naar eigen goeddunken, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

Eenieder is vrij dergelijke vervoerdiensten te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied. Dergelijke overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomsten of winsten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling is niet van toepassing wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

## ARTIKEL 17

### Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit omvat afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op vastgelegde routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane

diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften verschaffen van tarieven, dienstregelingen, met inbegrip van iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, met inbegrip van de informatie over de aangeboden capaciteit op de vastgelegde routes, en elke andere informatie die vereist kan zijn om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontscheping.

## ARTIKEL 18

### Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Dit overleg vangt aan binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

## ARTIKEL 19

### Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslechting voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslechting voorleggen aan een drieledig scheidsgerecht.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:  
Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek om arbitrage heeft ontvangen. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (60) dagen.

De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven termijn een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen de aangegeven termijn wordt aangewezen, kan door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te leven.

Als een Overeenkomstsluitende Partij in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk over de Overeenkomstsluitende Partijen verdeeld.

## ARTIKEL 20

### Wijzigingen

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat kan plaatsvinden tussen luchtvaartautoriteiten, en dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

## ARTIKEL 21

### Beëindiging

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tezelfdertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst

van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## ARTIKEL 22 Registratie

Deze Overeenkomst en alle eraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## ARTIKEL 23 Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg in kennis dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

De Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst uitsluitend van toepassing op de Nederlandse Antillen.

**Ten blijke waarvan** de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

**GEDAAN** in tweevoud te Brussel, op 5 februari 2008 in de Engelse taal.



**Voor het Koninkrijk België:**

**Voor het Koninkrijk der Nederlanden,  
ten behoeve van de Nederlandse Antillen:**

## **BIJLAGE**

### ROUTETABEL

#### **Afdeling 1**

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België te exploiteren routes

Punten in het Koninkrijk België - tussenliggende punten - Punten in de Nederlandse Antillen - verdergelegen punten

#### **OPMERKINGEN:**

1. Tussenliggende of verdergelegen punten mogen op om het even welke vlucht worden overgeslagen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het Koninkrijk België is gelegen.
2. De diensten mogen in beide richtingen worden uitgevoerd.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen op een tussenliggend punt om te worden afgezet op het grondgebied van de Nederlandse Antillen, of aan boord worden genomen op het grondgebied van de Nederlandse Antillen om te worden afgezet op een verdergelegen punt, en vice versa in beide gevallen, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt niet voor punten waar een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij een codeshare-overeenkomst heeft gesloten met een luchtvaartmaatschappij van een derde Staat, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige routerechten en rechten van de derde en vierde vrijheid geniet.

#### **Afdeling 2**

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de

Nederlandse Antillen te exploiteren routes

Punten in de Nederlandse Antillen - tussenliggende punten - Punten in het Koninkrijk België - verdergelegen punten

**OPMERKINGEN:**

1. Tussenliggende of verdergelegen punten mogen op om het even welke vlucht worden overgeslagen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in de Nederlandse Antillen is gelegen.
2. De diensten mogen in beide richtingen worden uitgevoerd.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen op een tussenliggend punt om te worden afgezet op het grondgebied van het Koninkrijk België, of aan boord worden genomen op het grondgebied van het Koninkrijk België om te worden afgezet op een verdergelegen punt, en vice versa in beide gevallen, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt niet voor punten waar een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij een codeshare-overeenkomst heeft gesloten met een luchtvaartmaatschappij van een derde Staat, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige routerechten en rechten van de derde en vierde vrijheid geniet.