

LUCHTVAARTVERDRAG

TUSSEN

DE FEDERALE REGERING VAN OOSTENRIJK

EN

**DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, TEN BEHOEVE
VAN CURAÇAO**

De Republiek Oostenrijk

en

het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, (hierna te noemen “de verdragsluitende partijen”);

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van dit Verdrag:

a. wordt onder “het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, 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 94a daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen van toepassing zijn op beide verdragsluitende partijen;

b. wordt onder “luchtvaartautoriteiten” verstaan wat betreft de Republiek Oostenrijk de minister van Transport, Innovatie en Technologie; wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart van Curaçao; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans wordt vervuld door de genoemde autoriteiten of soortgelijke functies te vervullen;

c. wordt onder “overeengekomen diensten” verstaan geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post;

d. wordt onder “aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en intrekking) van dit Verdrag;

e. heeft “grondgebied” de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

f. hebben “luchtdienst”, “internationale luchtdienst”, “luchtvaartmaatschappij” en “landing anders dan voor verkeersdoeleinden” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;

g. wordt onder “omschreven route” een route verstaan die omschreven is in de Bijlage bij dit Verdrag;

h. wordt onder “capaciteit” met betrekking tot overeengekomen diensten verstaan het beschikbare laadvermogen van de luchtvaartuigen die voor deze diensten worden gebruikt, vermenigvuldigd met de frequentie waarmee deze luchtvaartuigen worden geëxploiteerd in een bepaald tijdvak op een route of deel van een route;

i. wordt onder “tarief” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van provisiekosten en overige vergoedingen voor agentschappen of de verkoop van vervoersdocumenten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;

j. wordt onder “Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarvan. De Bijlage vormt een integrerend onderdeel van het Verdrag en alle verwijzingen naar het Verdrag omvatten tevens een verwijzing naar de Bijlage tenzij anders is bepaald;

k. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van de Republiek Oostenrijk uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van lidstaten van de Europese Unie;

l. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit of woonachtig zijn in Curaçao;

m. worden verwijzingen in dit Verdrag naar luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Oostenrijk uitgelegd als verwijzingen naar door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen; en

n. worden verwijzingen in dit Verdrag naar de “EU-verdragen” uitgelegd als verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de Bijlage bij dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van dit Verdrag genieten de door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, de volgende rechten:

- a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

- b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
- c. het recht te landen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij op de punten die omschreven zijn in de Bijlage bij dit Verdrag voor het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of afkomstig van een punt of punten op het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij.

3. Niets in het tweede lid wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij tegen vergoeding of beloning passagiers, bagage, vracht, met inbegrip van post, op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij.

ARTIKEL 3

AANWIJZING EN INTREKKING

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht schriftelijk aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes en de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Deze aanwijzing geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene verdragsluitende partij kunnen van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wet- en regelgeving die door voornoemde autoriteiten wordt toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag.

4. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere verdragsluitende partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:

a. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Oostenrijk:

- i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Oostenrijk gevestigd is overeenkomstig de EU-verdragen en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
- ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
- iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of van staten van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.

b. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:

- i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Curaçao en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; en
- ii. Curaçao daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant; en
- iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao.

5. Elke verdragsluitende partij kan de exploitatievergunning of technische vergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, wanneer:

a. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Oostenrijk:

- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Oostenrijk overeenkomstig de EU-verdragen of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
- ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of

iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.

b. wat betreft een luchtvaartmaatschappij aangewezen door Curaçao:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Curaçao of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van Curaçao; of

ii. Curaçao niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en Curaçao niet verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant; of

iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Curaçao en/of van onderdanen van Curaçao.

6. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met dit artikel, kan zij op elk moment beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag.

ARTIKEL 4

TOEPASSELIJKHEID VAN WET- EN REGELGEVING

1. De wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij is van toepassing op het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij binnenkomst op, vliegen over, verblijf op en vertrek uit het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij.

2. De wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij die van toepassing is op de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht of post, zoals formaliteiten met betrekking tot binnenkomst, vertrek, emigratie, immigratie, douane, gezondheid en quarantaine is van toepassing op de passagiers, bemanning, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij wanneer zij zich op het betreffende grondgebied bevinden.

3. Ingevolge Bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago, neemt elke verdragsluitende partij passende maatregelen om te waarborgen dat uitsluitend passagiers worden vervoerd die beschikken over een geldig en authentiek reisdocument dat nodig is voor binnenkomst in of doorreis via het grondgebied van de andere verdragsluitende staat.

4. Indien een verdragsluitende partij een substantiële toename van illegale migratie of andere bedreigingen voor zijn interne veiligheid constateert als gevolg van de toepassing van dit Verdrag, staat de andere verdragsluitende partij, ingevolge Bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago, de inzet toe van documentenadviseurs door de andere verdragsluitende partij of door de luchtvaartmaatschappij van elke partij. Indien de inzet van documentenadviseurs onvoldoende blijkt, kan de betreffende verdragsluitende partij passende maatregelen treffen.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit artikel bedoelde relevante wet- en regelgeving.

ARTIKEL 5

VRIJSTELLING VAN DOUANERECHTEN EN ANDERE RECHTEN

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand (waaronder etenswaren, dranken en tabak) aan boord van deze luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of belastingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Van deze rechten en belastingen, uitgezonderd heffingen in verband met verleende diensten, zijn voorts vrijgesteld:

a. proviand aan boord genomen op het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, binnen de grenzen die door de betreffende autoriteiten van genoemde verdragsluitende partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op een omschreven route van de andere verdragsluitende partij;

b. reserveonderdelen die het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen worden binnengebracht voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op een omschreven route door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij;

c. brandstof en smeermiddelen bestemd ter bevoorrading van luchtvaartuigen gebruikt op een omschreven route door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de in de onderdelen a, b en c van dit lid genoemde materialen kan worden verlangd dat deze onder toezicht of beheer van de douane blijven.

3. Normale boorduitrustingsstukken alsmede de materialen en voorraden die aan boord van het luchtvaartuig van een van de verdragsluitende partijen blijven, mogen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

ARTIKEL 6

BELASTINGHEFFING

1. Voordelen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de verdragsluitende partij waarin de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

2. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar op het grondgebied van de

verdragsluitende partij waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een bijzonder verdrag is gesloten tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, hebben de bepalingen van dat verdrag voorrang.

ARTIKEL 7

GEBRUIKERSHEFFINGEN

1. Geen van de verdragsluitende partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale diensten.

2. Deze heffingen mogen niet hoger zijn dan die worden opgelegd aan luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij die vergelijkbare internationale diensten uitvoeren.

3. Deze heffingen dienen billijk en redelijk te zijn en gebaseerd op gedegen economische beginselen.

ARTIKEL 8

RECHTSTREEKS DOORGAAND VERKEER

Passagiers, bagage en vracht, met inbegrip van post, in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat betreft veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van wederrechtelijke inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en incidentele maatregelen ter bestrijding van de illegale handel in verdovende middelen, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten, heffingen en andere vergelijkbare belastingen.

ARTIKEL 9

ERKENNING VAN BEWIJZEN EN VERGUNNINGEN

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, met inbegrip van, in het geval van de Republiek Oostenrijk, het recht van de Europese Unie, en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend, mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.

2. Het eerste lid is tevens van toepassing op een door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft.

3. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij of een andere staat verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

ARTIKEL 10

TARIEVEN

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor geregelde luchtdiensten vaststelt. Ingrijpen door de partijen is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie of van tussen luchtvaartmaatschappijen onderling afgestemde feitelijke gedragingen; en
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of overheidssteun.

2. Tarieven voor geregelde internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen hoeven niet te worden ingediend. Niettegenstaande het voorgaande blijven de luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen, op verzoek, onmiddellijk toegang geven tot informatie over vroegere, huidige en voorgestelde tarieven aan de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen op een wijze en in een vorm die voor deze luchtvaartautoriteiten aanvaardbaar is.

ARTIKEL 11

COMMERCIEËLE VERTEGENWOORDIGING EN ACTIVITEITEN

1. Het is de door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegestaan:

a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van luchtvervoer en verkoop van vliegtickets alsmede, in overeenstemming met de wetgeving van deze andere verdragsluitende partij, andere faciliteiten die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

b. in overeenstemming met de wetgeving van de andere verdragsluitende partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel naar het grondgebied van deze andere verdragsluitende partij te brengen en te doen verblijven voor het verzorgen van luchtvervoer; en

c. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks of, naar eigen goeddunken, via hun agenten met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden.

2. De bevoegde autoriteiten van elke verdragsluitende partij nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de vertegenwoordiging van de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen haar activiteiten op ordelijke wijze kan uitvoeren.

3. De door elke verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht, op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, luchtvervoer te verkopen en het staat elke persoon vrij dit luchtvervoer te kopen in de valuta van dat

grondgebied of in vrij inwisselbare valuta van andere staten in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

ARTIKEL 12

COMMERCIEËLE MOGELIJKHEDEN

1. Gronddiensten

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zelf haar gronddiensten (“self-handling”) te verrichten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij of, naar haar keuze, deze diensten volledig of deels uit te besteden (“third party-handling”) aan een leverancier die een vergunning heeft deze diensten te leveren. Indien of zo lang de wet- en regelgeving die van toepassing is op gronddiensten op het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen de vrijheid tot het uitbesteden van deze diensten of tot self-handling belemmert of beperkt, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op basis van non-discriminatie wat betreft hun toegang tot self-handling en gronddiensten die door een of meer leveranciers wordt of worden verricht.

Onder “self-handling” wordt verstaan een situatie waarin de gebruiker van de luchthaven zelf rechtstreeks een of meer categorieën gronddiensten verricht en geen contract, van welke omschrijving ook, met een derde afsluit voor het verrichten van deze diensten; voor de toepassing van deze omschrijving worden gebruikers van luchthavens in hun onderlinge betrekkingen niet geacht derden te zijn indien:

- a. de een een meerderheidsbelang in de ander heeft; of
- b. een enkel lichaam een meerderheidsbelang in beide heeft.

2. Leasen

a. De luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht de overeengekomen diensten te leveren door gebruikmaking van luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased van een andere luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van derde staten, mits alle deelnemers aan deze overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden die zijn voorgeschreven uit hoofde van de wet- en regelgeving die door de verdragsluitende partijen gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten wordt toegepast;

b. Geen van de verdragsluitende partijen verlangt van de luchtvaartmaatschappijen die hun toestellen verhuren dat zij verkeersrechten uit hoofde van dit Verdrag bezitten;

c. Het leasen met bemanning (wet-leasing) door een luchtvaartmaatschappij van Oostenrijk van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een derde staat, of door een luchtvaartmaatschappij van Curaçao van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een derde staat, om de in dit Verdrag vervatte rechten te exploiteren, blijft een uitzondering of dient om in tijdelijke behoeften te voorzien. Het wordt vooraf ter goedkeuring voorgelegd aan de vergunningverlenende autoriteit van de luchtvaartmaatschappij die de huurder is van het wet-leased luchtvaartuig en aan de bevoegde autoriteit van de andere verdragsluitende partij.

3. Code-sharing

Bij het exploiteren of aanbieden van diensten uit hoofde van dit Verdrag kan elke luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij op het gebied van marketing samenwerkingsovereenkomsten aangaan, zoals overeenkomsten inzake vast af te nemen plaatsen of inzake code-sharing, met:

a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen;

b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde staat; en

c. aanbieders van vervoer (over land of water);

mits i. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij de desbetreffende verkeersrechten bezit en ii. de verkopende luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende onderliggende routerechten bezitten en iii. de overeenkomsten voldoen aan de vereisten inzake veiligheid en concurrentie die gewoonlijk op deze overeenkomsten worden toegepast. Ten aanzien van het passagiersvervoer dat wordt verkocht met codesharing, wordt de koper op het verkooppunt, of in ieder geval voorafgaand aan het aan boord gaan, op de hoogte gesteld welke vervoerder welke sector van de dienst verzorgt.

ARTIKEL 13

CONVERTEREN EN OVERMAKEN VAN OPBRENGSTEN

Elke verdragsluitende partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij het recht vrijelijk het batig saldo van de inkomsten en uitgaven naar hun eigen grondgebied over te maken, in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties op het grondgebied waar deze inkomsten zijn verdiend. Het converteren van de inkomsten van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij in de lokale valuta van de andere verdragsluitende partij geschiedt in overeenstemming met de van kracht zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

ARTIKEL 14

CAPACITEIT EN EERLIJKE CONCURRENTIE

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht beperkt geen van de verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden in overeenstemming met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

3. Van door een verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat zij hun vluchtschema's ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van ingang ter goedkeuring indienen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

In specifieke gevallen kan deze termijn worden bekort onder voorbehoud van toestemming door genoemde autoriteiten.

4. Geen van de verdragsluitende partijen staat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen toe, hetzij samen met een andere luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hetzij afzonderlijk, haar of hun

marktmacht zodanig te misbruiken dat dit leidt tot ernstige verzwakking van een concurrent of tot uitsluiting van een concurrent van een route, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg of ten doel heeft.

5. Geen van de verdragsluitende partijen verstrekt staatssubsidie of staatssteun aan haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, die nadelige gevolgen zou hebben voor de wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer.

6. Onder staatssubsidie of staatssteun wordt verstaan het op discriminatoire basis geven van steun aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij, direct of indirect, door de staat of een publiek of privaat lichaam dat is aangewezen door of beheerst wordt door de staat. Dit kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, omvatten compensatie voor bedrijfsverliezen; het verschaffen van kapitaal, subsidies of leningen op gunstige voorwaarden; het verlenen van financiële voordelen door het achterwege laten van de inning van winsten of vorderingen; het afzien van een normale beloning voor de aangewende openbare middelen; belastingvrijstellingen; vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten; of discriminatoire toegang tot luchthavenfaciliteiten, brandstoffen of andere faciliteiten die redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor de normale exploitatie van luchtdiensten.

7. Wanneer een verdragsluitende partij staatssubsidie of staatssteun verleent aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij met betrekking tot diensten die uit hoofde van dit Verdrag worden geëxploiteerd, verlangt zij dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.

8. Indien een verdragsluitende partij gegronde redenen heeft voor bezorgdheid dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onderworpen aan discriminatoire of oneerlijke praktijken, of dat subsidie of steun die door de andere verdragsluitende

partij wordt overwogen of verleend nadelige gevolgen zou hebben of heeft voor de eerlijke en gelijke wijze waarop de luchtvaartmaatschappijen van de eerste verdragsluitende partij in de gelegenheid worden gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer, heeft deze verdragsluitende partij het recht de uitoefening van de in artikel 2 omschreven rechten (Verlening van rechten) van dit Verdrag door de door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of de exploitatievergunning in te trekken, of door haar nodig geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten.

ARTIKEL 15

VEILIGHEID

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk terrein met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen zestig (60) dagen na dat verzoek.

2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op één van die terreinen 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 zijn 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, of binnen een overeen te

komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 3, vijfde lid, (Aanwijzing en intrekking) van dit Verdrag.

3. Onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago, wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij wordt gebruikt voor 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 (in dit artikel aangeduid als “platforminspectie”), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen die op dat moment zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago; of

b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,

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

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door of namens een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert dat, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Indien de Republiek Oostenrijk een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, 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 Unie en op de exploitatievergunning van die luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 16

BEVEILIGING

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

2. De verdragsluitende partijen handelen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van:

- a. het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963;
- b. het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te Den Haag op 16 december 1970;
- c. het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971;
- d. het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988;

- e. het Verdrag inzake het merken van kneedbare explosieven ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991,

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

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

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

5. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar exploitanten van luchtvaartuigen wordt verlangd dat zij, bij vertrek uit of tijdens verblijf op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met de van kracht zijnde

wetgeving van die verdragsluitende partij en in het geval van de Republiek Oostenrijk, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.

6. Elke verdragsluitende partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen.

7. Elke verdragsluitende partij neemt tevens elk verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

8. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

9. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van deze verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Indien er binnen een (1) maand na de datum van een dergelijk verzoek geen bevredigende oplossing is bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 3 (Aanwijzing en intrekking), vijfde lid, van dit Verdrag. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een ernstige noodsituatie, kan elk van de verdragsluitende partijen vóór het einde van de maand tussentijdse maatregelen nemen.

ARTIKEL 17

VERSTREKKEN VAN STATISTIEKEN

De luchtvaartautoriteiten van een verdragsluitende partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, op hun verzoek, van de statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden voor informatiedoeleinden, met inachtneming van de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij.

ARTIKEL 18

OVERLEG

1. De luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen voeren van tijd tot tijd overleg om te waarborgen dat nauw wordt samengewerkt bij alle kwesties met betrekking tot de uitlegging en toepassing van dit Verdrag, op verzoek van een van de verdragsluitende partijen.

2. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van een verzoek.

ARTIKEL 19

WIJZIGINGEN

1. Indien een van de verdragsluitende partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, kan zij te allen tijde verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij. Dit overleg (dat kan worden voorbereid in gesprekken tussen de luchtvaartautoriteiten) vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van het verzoek, tenzij beide verdragsluitende partijen instemmen met een verlenging van deze termijn.

2. Aldus overeengekomen wijzigingen worden door elke verdragsluitende partij goedgekeurd en treden in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand waarin beide verdragsluitende partijen elkaar door de uitwisseling van diplomatieke nota's in kennis hebben gesteld dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding ervan uit hoofde van hun respectieve wettelijke procedures is voldaan.

3. Niettegenstaande het tweede lid kunnen wijzigingen van Deel I en Deel III van de Bijlage bij dit Verdrag bij een diplomatieke notawisseling overeengekomen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen.

ARTIKEL 20

REGELING VAN GESCHILLEN

1. Indien tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te beslechten door middel van onderhandelingen.

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing aan een scheidsman voor te leggen, of het geschil kan op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt en de derde wordt benoemd door de twee aldus benoemde scheidsmannen.

3. Elk van de verdragsluitende partijen benoemt een scheidsman binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; de derde scheidsman dient te worden benoemd binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen.

4. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat een scheidsman te benoemen binnen de aangegeven termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen, naargelang van het geval. In dat geval dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde staat, op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht en te bepalen waar de arbitrage dient plaats te vinden. Indien de voorzitter van oordeel is dat hij onderdaan is van een staat die niet

beschouwd kan worden als neutraal ten opzichte van het geschil, dient de Vicevoorzitter met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissing bij meerderheid van stemmen.

5. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

6. Indien en zo lang een van de verdragsluitende partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het tweede lid van dit artikel genomen beslissing, kan de andere partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij of in gebreke blijvende luchtvaartmaatschappij beperken, opschorten of intrekken.

7. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de vergoedingen en kosten van de scheidsmannen, worden in gelijke mate door de verdragsluitende partijen gedragen. Kosten gemaakt door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart in verband met de procedures van het vierde lid van dit artikel worden beschouwd als onderdeel van de kosten van het scheidsgerecht.

ARTIKEL 21

BEËINDIGING

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. Dit Verdrag treedt twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien dagen (14) na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22

REGISTRATIE

Dit Verdrag en wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 23

TOEPASSELIJKHEID VAN HET VERDRAG

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

ARTIKEL 24

INWERKINGTREDING

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand waarin de twee verdragsluitende partijen elkaar door de uitwisseling van diplomatieke nota's de laatste kennisgeving hebben gezonden dat aan de vereisten

voor de inwerkingtreding uit hoofde van hun onderscheiden wettelijke procedures is voldaan.

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

GEDAAN in tweevoud te Willemstad op de zevende dag van de maand maart 2016 in de Duitse, de Nederlandse en de Engelse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschillen in uitlegging van de bepalingen van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE FEDERALE REGERING
VAN OOSTENRIJK

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
TEN BEHOEVE VAN CURAÇAO

Druml m.p.

Camelia-Römer m.p.

BIJLAGE Routetabel

Deel I:

- A. De door de Republiek Oostenrijk aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is(zijn) gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten van herkomst:	Tussenliggende punten:	Punten van bestemming:	Verder gelegen punten:
Punten in Oostenrijk	Elk punt	Punten in Curaçao	Elk punt

- B. De door Curaçao aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) is(zijn) gerechtigd geregelde luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op de hierna omschreven routes:

Punten van herkomst:	Tussenliggende punten:	Punten van bestemming:	Verder gelegen punten:
Punten in Curaçao	Elk punt	Punten in Oostenrijk	Elk punt

Deel II:

Tussenliggende punten en verder gelegen punten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij worden aangedaan zonder uitoefening van vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

Deel III:

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een verdragsluitende partij kunnen, tijdens een of alle vluchten, elk tussengelegen of verder gelegen punt overslaan, mits de overeengekomen diensten op deze route beginnen en eindigen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.

Deel IV:

Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Oostenrijk uit tussen punten in Curaçao en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba)), tussen Curaçao en Sint Maarten, en tussen Curaçao en Aruba.