

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2021 Nr. 75

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili, met Bijlage;  
Santiago, 24 mei 2021*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 010177 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

### **Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Chile**

#### PREAMBLE

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Chile, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to contribute to the progress and expansion of international civil aviation;

Desiring to promote an air transportation system based on competition among airlines in the marketplace, with minimum government interference and regulation, and equal opportunities;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport, and reaffirming their serious concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Chile for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Have agreed as follows:

#### CHAPTER I

#### INTRODUCTION

#### Article 1

#### *Definitions*

1. For the purpose of this Agreement:

- a) the term "Aeronautical Authorities" means for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; for the Republic of Chile, the Civil Aeronautics Board; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;

- b) the terms "Agreed Service" and "Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement;
- c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to the Agreement or its Annex;
- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Routes are flown by different aircraft;
- f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by both Contracting Parties;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores" means items of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i) the term "Tariff" means any amount, fare, rate or charge, excluding governmental levies, charged or to be charged by Airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including:
  - (i) the conditions governing the availability and applicability of a Tariff; and
  - (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage as well as any other mode(s) of transportation in connection therewith which are offered by Airlines;
- j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- k) the term "User Charge" means a charge imposed by the competent authorities or permitted by them to be made on Airlines for the provision of airport, air navigation and/or aviation security property, facilities and/or services at the airport or within the airport system, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- l) the term "Capacity" means the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of frequencies or seats or tons of cargo offered in a market (city pair or country-to-country) or on a Route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- m) the term "Airport Slot" (or "Slot") is the permission given by a coordinator to use the full range of airport infrastructure necessary to operate a planned Air Service at a coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off;
- n) the term "European Union Member State" means a state that is now or in the future a party to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- o) (i) references in this Agreement to nationals of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- (ii) references in this Agreement to Airlines of the Kingdom of the Netherlands shall be understood as referring to Airlines designated by the Netherlands;
- (iii) references in this Agreement to the "European Union Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- p) the term "the Netherlands" means:
  - (i) the European part of the Netherlands; and
  - (ii) the Caribbean part of the Netherlands;
- q) the term "European part of the Netherlands" means the part of the Territory of the Kingdom of the Netherlands that is geographically situated in Europe;
- r) the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
- s) the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originating from the Caribbean part of the Netherlands.

2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, without any limitations on Routes, the following rights for the conduct of International Air Service by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
- b) the right to make Stops for non-traffic purposes in the Territory of the other Contracting Party;

- c) the right to make stops in its Territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international air traffic from or to the other Contracting Party; and
  - d) the right to make stops in its Territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international Routes from or to third countries, and the right to take up and discharge passengers, cargo, and mail, either separately or in combination in third countries, coming from or bound to the Territory of the other Contracting Party, through its own Territory.
2. Each Designated Airline may, when operating an Agreed Service on a Route, on any or all flights and at its option:
- a) Operate flights in either or both directions;
  - b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - c) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the Territories of the Contracting Parties on the Routes in any combination and in any order;
  - d) Omit stops at any point or points;
  - e) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the Routes;
  - f) Serve points behind any point or points in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
  - g) Make stopovers at any points whether within or outside the Territory of the other Contracting Party;
  - h) Carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
  - i) Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates, without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.
3. On any segment or segments of the Routes above, any Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to Change of Aircraft, at any point or points, in type or number of aircraft operated.
4. Designated Airlines may operate their services, both regular and non-regular, as frequently and with such aircraft as they may deem fit, on the Routes and under the conditions specified in this Agreement.
5. Irrespective of the Routes, Airport Slots shall have to be requested and allocated prior to the actual operation of flights to and from the Slot Coordinated Airports.  
At points on the Routes, the Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to use all airways, airports and other facilities such as Slots, counters, etc., in the Territory of the other Contracting Party, on a non-discriminatory basis.

### Article 3

#### *Designation and Authorization*

1. Either Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, one or more Airline(s) for the purpose of operating the Agreed Services on the Routes and to withdraw the designation of any Airline or to substitute another Airline for one previously designated or alter such designation.
2. Upon receipt of such a notification, and of application from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, each Contracting Party shall, with minimum procedural delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, provided that:
- a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Netherlands:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating license in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the Airline is owned and shall continue to be owned, directly or through majority ownership, by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, or by other States listed in the Annex of this Agreement and/or nationals of such other states, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or nationals of such states;
  - b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Netherlands:
    - (i) the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;

- c) in the case an Airline is designated by the Republic of Chile:
  - (i) the Airline is established in the Territory of the Republic of Chile and has a valid Operating License
  - (ii) in accordance with applicable law of the Republic of Chile; and
  - (iii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Chile; and the Airline is incorporated and has its principal place of business in the Territory of the Republic of Chile,
 and that:
- d) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Fair Competition), Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement; and
- e) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization in accordance with paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services for which it is so designated, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

4. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an Airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Services.

#### Article 4

##### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. Either Contracting Party may, temporarily or permanently, withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an Airline designated by the other Contracting Party, when:
- a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Netherlands:
    - (i) the Airline is not established in the Territory of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
    - (iii) the Airline is not owned and/or continues not to be owned, directly or through majority ownership, by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, or by other States listed in the Annex of this Agreement and/or nationals of such other states, and is not effectively controlled by such states and/or nationals of such states; or
    - (iv) the Airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State or a State listed in the Annex of this Agreement, and the Republic of Chile considers that, by exercising traffic rights under this Agreement the Airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the Republic of Chile and that other State; or
    - (v) the Airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State or a State listed in the Annex of this Agreement, and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Chile and that European Union Member State or other States listed in the Annex to this Agreement.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Chile shall not discriminate between the Airlines designated by the Netherlands on the grounds of nationality.

- b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Netherlands:
  - (i) the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands or does not have a valid Operating License in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Netherlands; or
  - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;
- c) in the case an Airline is designated by the Republic of Chile:
  - (i) the Airline is not established in the Territory of the Republic of Chile or has no valid Operating License in accordance with applicable law of the Republic of Chile; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Republic of Chile; or
  - (iii) the Airline is not incorporated and does not have its principal place of business in the Territory of the Republic of Chile.
- d) in case that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 12 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- e) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 8 (Fair Competition), Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement; or

- f) in the event such Airline fails to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
- g) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.

### CHAPTER III

#### COMMERCIAL PROVISIONS

##### Article 5

###### *Tariffs*

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs for Air Services to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
- b) protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may, for information purposes only, require notification to its Aeronautical Authorities of any Tariff to be charged to or from its Territory by the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Tariff charged or proposed to be charged by:

- a) an Airline of either Contracting Party for International Air Service between the Territories of the Contracting Parties, or
- b) an Airline of one Contracting Party for International Air Service between the Territory of the other Contracting Party and that of any other country.

4. If either Contracting Party considers any such Tariff inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new Tariff shall go into effect or continue to be in effect.

5. Notwithstanding the provisions of this Article, the Tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of the Republic of Chile for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

##### Article 6

###### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:

- a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill for International Air Services and/or intermodal transportation, both its own tickets and/or air waybills of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b) to engage directly and, at its discretion, through its agents and/or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services in the Territory of the other Contracting Party;



- c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services in the currency of that Territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and/or intermodal transportation and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground-handling ("self-handling") in the Territory of the other Contracting Party, or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground-handling services in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space, Capacity or airport safety. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground-handling services provided by a supplier or suppliers. Ground-handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union law.
5. The Airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the Territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the Airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the Territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.
6. In operating or holding out the Agreed Services on the Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
- a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to, blocked-space, codesharing and leasing arrangements with:
    - (i) the Airline(s) of the same Contracting Party;
    - (ii) the Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic codesharing;
    - (iii) the Airline(s) of a third country; or
    - (iv) a cargo surface transportation provider of any country;
  - b) the operating Airline(s) involved in the cooperative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the Route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - c) all marketing Airlines involved in the cooperative arrangements shall hold the underlying Route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
  - e) when holding out the Agreed Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship,
- these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.
7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation (intermodal transportation) of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with International Air Service any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations. Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. The activities mentioned in this Article shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party. In case of the European part of the Netherlands, this includes applicable European Union law.

## Article 7

### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Routes, a Designated Airline may perform International Air Services, without any limitation as to Change of Aircraft at any point on the Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

## Article 8

### *Fair Competition*

1. The Contracting Parties acknowledge that their joint objectives are to have a fair and competitive environment and to have a fair and equal opportunity for the Airlines of both Contracting Parties to compete in operating the Agreed Services on the Routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of these objectives.

2. The Contracting Parties assert that free, fair and undistorted competition is important to promote the objectives of this Agreement and note that the existence of comprehensive competition laws and of an independent competition authority as well as the sound and effective enforcement of their respective competition laws are important for the efficient provision of International Air Services. The competition laws of each Contracting Party addressing the issues covered by this Article, as amended from time to time, shall apply to the operation of the Airlines within the jurisdiction of the respective Contracting Parties. The Contracting Parties share the objectives of compatibility and convergence of competition law and of its effective application. They shall cooperate, as appropriate and where relevant, on the effective application of competition law, including by allowing the disclosure, in accordance with their respective rules and jurisprudence, by their respective Airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action by the competition authorities of each other.

3. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority and powers of the relevant competition authorities and courts of either Contracting Party and, in the case of the European part of the Netherlands, the European Commission, and all matters relating to the enforcement of competition law shall continue to fall under the exclusive competence of those authorities and courts. Therefore, any action taken pursuant to this Article by a Contracting Party shall be without prejudice to any possible actions taken by those authorities and courts.

4. Any action taken pursuant to this Article shall fall under the exclusive responsibility of the Contracting Parties and shall be exclusively directed towards the other Contracting Party and/or to Airlines providing Air Services to or from the Territories of the Contracting Parties. Such action shall not be subject to the dispute settlement procedure foreseen in Article 19 (Settlement of Disputes) of this Agreement.

5. Each Contracting Party commits to providing a fair and equal opportunity for the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing Air Services and to eliminate all forms of discrimination or unfair practices.

6. Neither Contracting Party shall provide or permit public subsidies or support to their respective Airlines if these subsidies or support would significantly and adversely affect, in an unjustified way, the fair and equal opportunity of the Airlines of the other Contracting Party to compete in providing International Air Services. Such public subsidies or support may include, but are not limited to: cross-subsidisation; the setting-off of operational losses; the provision of capital; grants; guarantees; loans or insurance on privileged terms; protection from bankruptcy; foregoing the recovery of amounts due; foregoing a normal return on public funds invested; tax relief or tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by public authorities; and access on a discriminatory or non-commercial basis to air navigation or airport facilities and services, fuel,

ground-handling, security, computer reservation systems, Slot allocation or other related facilities and services necessary for the operation of International Air Services.

7. When a Contracting Party provides public subsidies or support in the sense of paragraph 6 of this Article to an Airline, it shall ensure the transparency of such measure through any appropriate means, which may include requiring that the Airline identifies the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

8. Each Contracting Party shall, at the request of the other Contracting Party, provide to the other Contracting Party, within a reasonable time, financial reports, that have been made available to the public, relating to the entities under the jurisdiction of the first Contracting Party, and any other such information that may be reasonably requested by the other Contracting Party to ensure that the provisions of this Article are being complied with, provided that such information is not private. This may include detailed information relating to subsidies or support in the sense of paragraph 6 of this Article. The submission of such information may be subject to its confidential treatment by the Contracting Party requesting access to the information.

9. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraphs 5 and 6 of this Article, the Contracting Parties affirm that:

- a) if one Contracting Party finds that an Airline is being subject to discrimination or unfair practices in the sense of paragraphs 5 or 6 of this Article and that this can be substantiated, the Contracting Party may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the Territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level, to discuss matters relating to the provisions of this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties;
- b) if the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraphs 5 or 6 of this Article, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the Airline(s) of the other Contracting Party by withholding, revoking, suspending or limiting the operating authorizations or permissions/permits, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to the provisions of this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

10. Each Contracting Party shall effectively apply antitrust laws in accordance with paragraph 2 of this Article, and shall prohibit Airline(s):

- a) in conjunction with any other Airline(s) to enter into agreements, take decisions or engage in concerted practices which may affect Air Services to or from that Contracting Party and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (a) impose on the Airlines concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; (b) afford such Airlines the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question; or
- b) to abuse a dominant position in a way which may affect Air Services to or from the Territory of that Contracting Party.

11. Each Contracting Party shall entrust the enforcement of the antitrust rules referred to in paragraph 10 of this Article exclusively to its relevant and independent competition authority and/or court.

12. Without prejudice to any action undertaken by the relevant competition authority and/or court for the enforcement of the rules referred to in paragraph 10 of this Article, the Contracting Parties affirm that if one Contracting Party finds that an Airline suffers from an alleged violation of paragraph 10 of this Article and that this can be substantiated, the Contracting Party may submit observations in writing to the other Contracting Party. After informing the other Contracting Party, a Contracting Party may also approach responsible government entities in the Territory of the other Contracting Party, including entities at the central, regional, provincial or local level, to discuss matters relating to this Article. Moreover, a Contracting Party may request consultations on this matter with the other Contracting Party with a view to solving the problem. Such consultations shall start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request. In the meantime, the Contracting Parties shall exchange sufficient information to enable a full examination of the concern expressed by one of the Contracting Parties, provided that such report and/or information has been made available to the public.



13. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the matter through consultations within thirty (30) days from the start of consultations or consultations do not start within a period of thirty (30) days of the receipt of the request concerning an alleged violation of paragraph 10 of this Article, and provided the relevant competent competition authority or court has found an antitrust violation, the Contracting Party which requested the consultation shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the Airline(s) of the other Contracting Party by withholding, revoking, suspending or limiting the operating authorizations or permissions/permits, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, or impose duties or take other actions. Any action taken pursuant to the provisions of this paragraph shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

#### Article 9

##### *Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in this Article.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline or Designated Airlines of one Contracting Party has/have contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Chile that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and the Territory of another European Union Member State.

#### Article 10

##### *User Charges*

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such User Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed, taking into account national regulations in force.

2. User Charges imposed on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis taking into account national regulations in force.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 11

##### *Transfer of funds*

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory, all local revenues in excess of local expenditures in the Territory of sale, of the sale of air transport and associated activities directly linked to Air Services. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of Air Services and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

On a basis of reciprocity, the conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within the shortest term, preferably thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

3. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer upon receipt of approval.

#### CHAPTER V

#### REGULATORY PROVISIONS

#### Article 12

##### *Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance, while within or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, while within and until and including their departure from the said Territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, while within and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give unreasonable and/or anti-competitive preference to any other Airline engaged in similar International Air Services over the Designated Airline(s) of the other Contracting

Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

### Article 13

#### *Recognition of Certificates and Licenses*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, in accordance with European Union laws and regulations, and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services, provided always that the requirements under which such certificates or licenses were issued or validated, are at a level equal to or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights above its Territory or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

### Article 14

#### *Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. Where the Netherlands has designated an Airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that Airline.

3. If, following such consultations as referred to in paragraph 1 of this Article, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.

4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any Aircraft operated by an Airline of one Contracting Party or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party, on services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.

8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

9. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operation of the Agreed Services.

## Article 15

### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as any other Convention or Protocol on Aviation Security to which the Contracting Parties shall become party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, in so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in their Territory or, in the case of the Netherlands, operators of aircraft which are established in its Territory under the European Union Treaties and have valid operating licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

## Article 16

### *Environment*

1. The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
2. The Contracting Parties recognize the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impact of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

## Article 17

### *Computer Reservation System*

1. Computer reservation systems (hereinafter CRS) vendors operating in the Territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the Territory of the other Contracting Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Contracting Party.
2. The Contracting Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Contracting Party's CRSs to the other Contracting Party's market or otherwise limit competition. The Contracting Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.
3. Neither Contracting Party shall, in its Territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Contracting Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.
4. Owners and operators of CRSs of one Contracting Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Contracting Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the Territory of the other Contracting Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Contracting Party.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

## Article 18

### *Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the interpretation, application, implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amending this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
3. Any amendment to this Agreement and/or its Annex shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 24 (Entry into Force) of this Agreement.
4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article, any amendment of the Annex to this Agreement may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes.



## Article 19

### *Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is a national of the same country as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. The Contracting Parties agree that the arbitral tribunal will be entitled to establish its rules of procedure for the arbitration.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

## CHAPTER VII

### FINAL PROVISIONS

#### Article 20

##### *Termination*

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.
2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 21

##### *Registration with the International Civil Aviation Organization*

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 22

##### *Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article, and to agree upon required amendments to this Agreement.

## Article 23

### *Applicability of the Agreement*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands as well as to the Territory of the Caribbean part of the Netherlands.

## Article 24

### *Entry into Force*

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of the later written notification through diplomatic channels by which the Contracting Parties have notified each other that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

2. The provisions of the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Chile concerning air services, signed at Santiago de Chile on 13 July 1962, shall cease to have effect, in the relations between the European part and the Caribbean part of the Netherlands and the Republic of Chile, on the date of entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in Santiago, on 24 May 2021, in two original copies, in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

HARMAN IDEMA

*For the Republic of Chile,*

RODRIGO YÁÑEZ BENÍTEZ

---

## Annex

List of other States referred to in Article 3 and 4 of this Agreement:

- a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)

---

## Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili

### PREAMBULE

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Chili, 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 een bijdrage te leveren aan de vooruitgang en uitbreiding van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een internationaal luchtvervoerstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering, en gelijke kansen;

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

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili ten behoeve van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

## HOOFDSTUK I

### INLEIDING

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:
  - a. wordt onder de term „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; wat de Republiek Chili betreft, de burgerluchtvaartautoriteit; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans worden vervuld door de genoemde autoriteiten;
  - b. wordt onder de termen „overeengekomen dienst” en „route” verstaan een internationale luchtdienst ingevolge dit Verdrag;
  - c. wordt onder de term „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van het Verdrag of van de Bijlage erbij;
  - d. hebben de termen „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;
  - e. wordt onder de term „verandering van luchtvaartuig” verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de routes wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
  - f. wordt onder de term „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
  - g. wordt onder de term „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
  - h. wordt onder de term „boordproviand” verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
  - i. wordt onder de term „tarief” verstaan elk bedrag of elke prijs, kosten of heffing, exclusief heffingen door de overheid, dat of die door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle personen of entiteiten voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
    - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
    - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten alsmede alle andere wijze(n) van vervoer in verband daarmee die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;
  - j. heeft de term „grondgebied” met betrekking tot elke verdragsluitende partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
  - k. wordt onder de term „gebruikersheffing” verstaan een heffing die door de bevoegde autoriteiten wordt opgelegd of van de bevoegde autoriteiten mag worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaart- en/of luchtvaartveiligheidseigendommen, -voorzieningen en/of -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem, met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht;

- l. wordt onder de term „capaciteit” verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van dit Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal frequenties of stoelen of ton vracht die op een markt worden aangeboden (stedenpaar of land naar land) of op een route gedurende een specifiek tijdvak, bijvoorbeeld dagelijks, wekelijks, in een bepaald seizoen of jaarlijks;
  - m. wordt onder de term „luchthavenslot” (of „slot”) verstaan de toestemming die door een coördinator wordt gegeven om gebruik te maken van alle luchthaveninfrastructuur die nodig is om een geplande luchtdienst op een gecoördineerde luchthaven uit te voeren op een specifieke datum en tijd ten behoeve van landen of opstijgen;
  - n. wordt onder de term „lidstaat van de Europese Unie” verstaan een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
  - o.
    - i. worden verwijzingen in dit Verdrag naar onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden uitgelegd als verwijzingen naar onderdanen van lidstaten van de Europese Unie;
    - ii. worden verwijzingen in dit Verdrag naar luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden uitgelegd als verwijzingen naar door het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappijen;
    - iii. worden verwijzingen in dit Verdrag naar „verdragen van de Europese Unie” uitgelegd als verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
  - p. wordt onder de term „Nederland” verstaan:
    - i. het Europese deel van Nederland; en
    - ii. het Caribische deel van Nederland;
  - q. wordt onder de term „het Europese deel van Nederland” verstaan het deel van het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden dat geografisch in Europa is gelegen;
  - r. wordt onder de term „het Caribische deel van Nederland” verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
  - s. wordt onder de term „inwoners van het Caribische deel van Nederland” verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, zonder beperkingen op routes, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:
  - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te vliegen;
  - b. het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
  - c. het recht op haar grondgebied te landen ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, zowel afzonderlijk als gecombineerd, tijdens de exploitatie van internationaal luchtverkeer van of naar de andere verdragsluitende partij; en
  - d. het recht op haar grondgebied te landen ten behoeve van het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, zowel afzonderlijk als gecombineerd, tijdens de exploitatie van internationale routes van en naar derde landen, en het recht van opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, zowel afzonderlijk als gecombineerd in derde landen, afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, via het eigen grondgebied.
2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een route, tijdens een of alle vluchten, naar haar goeddunken:
  - a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
  - b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
  - c. op de routes in elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen achter punten en punten op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
  - d. landingen op een of alle punten overslaan;
  - e. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
  - f. punten aandoen achter elk punt of alle punten op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;

- g. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen;
- h. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij; en
- i. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig, zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten.

3. Op elk deel of alle delen van de bovenvermelde routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt of alle punten.

4. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen zowel hun geregelde als hun ongeregelde diensten zo frequent als zij willen en met de luchtvaartuigen die zij opportuun achten exploiteren, op de routes en onder de voorwaarden als vermeld in dit Verdrag.

5. Ongeacht de routes moeten luchthavenslots worden aangevraagd en toegewezen vóór de feitelijke uitvoering van de vluchten naar en van Slotgecoördineerde luchthavens.

Op punten op de routes hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij het recht om op niet-discriminerende basis gebruik te maken van alle luchtwegen, luchthavens en andere faciliteiten zoals Slots, balies enz., op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de routes en de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij, of een dergelijke aanwijzing te wijzigen.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van een aanvraag van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent elke verdragsluitende partij met een zo gering mogelijke procedurele vertraging de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij de desbetreffende exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, mits:

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door Nederland:
  - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van Nederland gevestigd is overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie 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 door een meerderheidsbelang eigendom is en blijft van lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in de Bijlage bij dit Verdrag vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten, en te allen tijde onder daadwerkelijke zeggenschap staat van die staten en/of onderdanen van die staten;
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door Nederland:
  - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
  - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Chili:
  - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Chili en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Chili; en
  - ii. de Republiek Chili daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij opgericht is en haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de Republiek Chili,en dat:



- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Eerlijke concurrentie), artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast; en
  - e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van de internationale luchtdiensten.
3. Na ontvangst van exploitatievergunning overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan (kunnen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft (naleven).
4. De luchtvaartautoriteiten van de ene verdragsluitende partij kunnen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wetten en voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

#### Artikel 4

##### *Intrekking en schorsing van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij kan de exploitatievergunningen of technische vergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdelijk of permanent weigeren, intrekken, opschorten of beperken, wanneer:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door Nederland:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Nederland overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie 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 en/of blijft van lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen van lidstaten van de Europese Unie, of van andere in de Bijlage bij dit Verdrag vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten, en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van die staten en/of onderdanen van die staten; of
    - iv. de luchtvaartmaatschappij beschikt over een bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door een andere lidstaat van de Europese Unie of een in de Bijlage bij dit Verdrag vermelde staat, en de Republiek Chili van mening is dat, door het uitoefenen van verkeersrechten uit hoofde van dit Verdrag de luchtvaartmaatschappij de in een bilaterale overeenkomst tussen de Republiek Chili, en de andere staat opgelegde beperkingen zou omzeilen; of
    - v. de luchtvaartmaatschappij beschikt over een bewijs luchtvaartexploitant afgegeven door een andere lidstaat van de Europese Unie of een in de Bijlage bij dit Verdrag vermelde staat, en er geen bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen de Republiek Chili en deze lidstaat van de Europese Unie of andere staten vermeld in de Bijlage bij dit Verdrag is.

Bij het uitoefenen van zijn recht ingevolge dit lid maakt de Republiek Chili geen onderscheid tussen de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door Nederland op grond van nationaliteit.
  - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door Nederland:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
    - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
    - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;
  - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Chili:
    - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Chili of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Chili; of
    - ii. de Republiek Chili niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
    - iii. de luchtvaartmaatschappij niet opgericht is en haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening niet heeft op het grondgebied van de Republiek Chili.
  - d. de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 12 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;

- e. de andere verdragsluitende partij de in artikel 8 (Eerlijke concurrentie), artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast; of
- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij die de vergunning controleren aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften; of
- g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van elke verdragsluitende partij de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

### HOOFDSTUK III

#### COMMERCIEËLE BEPALINGEN

##### Artikel 5

##### *Tarieven*

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

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

2. Elke verdragsluitende partij kan verlangen dat haar luchtvaartautoriteiten, uitsluitend ter informatie, in kennis worden gesteld van de tarieven die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij worden berekend voor vluchten van of naar haar grondgebied. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.

3. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door:

- a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen, of
- b. een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij voor internationale luchtdiensten tussen het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en dat van een ander land.

4. Wanneer een van de verdragsluitende partijen van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de verdragsluitende partijen werken samen om de informatie te verkrijgen die nodig is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de verdragsluitende partijen overeenstemming bereiken over een tarief waarover kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het nieuwe tarief van kracht.

5. Niettegenstaande de bepalingen van dit artikel is op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Chili voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht, het recht van de Europese Unie van toepassing.

##### Artikel 6

##### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij toegestaan:

- a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van vliegbiljetten en/of vrachtbrieven voor internationale luchtdiensten en/of intermodaal transport, zowel eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
  - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij(en), via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
  - c. dergelijk vervoer en bijkomende of aanvullende diensten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of, met inachtneming van haar nationale wet- en regelgeving, in vrij omwisselbare valuta van andere landen en het staat elke persoon vrij dit vervoer of deze diensten te kopen in elke valuta.
2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij toegestaan haar in verband met het verzorgen van luchtdiensten en/of intermodaal transport en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere verdragsluitende partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling.
3. In deze personeelsbehoefte kan, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht mag slechts worden beperkt door specifieke beperkingen qua beschikbare ruimte, capaciteit of luchthavenveiligheid. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling en gronddiensten verricht door een aanbieder of aanbieders behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke verdragsluitende partij en in het geval van het Europese deel van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.
5. Het is de luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij toegestaan voor lokale uitgaven, met inbegrip van de inkoop van brandstof, op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te betalen in lokale valuta. Naar hun goeddunken kunnen de luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij deze uitgaven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij betalen in vrij omwisselbare valuta's volgens de lokale valutavoorschriften.
6. Bij de exploitatie of het onderhouden van de overeengekomen diensten op de routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
- a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen, met:
    - i. de luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
    - ii. de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
    - iii. de luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land; of
    - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land;
  - b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop gerechtigd is/zijn tot de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet (voldoen) aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
  - c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen recht hebben op de onderliggende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
  - d. de totale capaciteit van luchtdiensten die geëxploiteerd worden in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de exploiterende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
  - e. bij het aanbieden van overeengekomen diensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het verkooppunt op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat, deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

7. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtvervoer (intermodaal vervoer) van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op het grondgebied van de verdragsluitende partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten en door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere verdragsluitende partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

#### Artikel 7

##### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Op elk deel of alle delen van de routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasede uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële- en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met andere luchtvaartmaatschappijen.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

#### Artikel 8

##### *Eerlijke concurrentie*

1. De verdragsluitende partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijke en concurrerende omgeving en eerlijke en gelijke kansen voor de luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen om te kunnen concurreren bij het verzorgen van de overeengekomen diensten op de routes. De verdragsluitende partijen treffen derhalve alle passende maatregelen om te waarborgen dat deze doelstelling volledig wordt verwezenlijkt.

2. De verdragsluitende partijen verklaren dat vrije, eerlijke en onvervalste mededinging van belang is voor het bevorderen van de doelstellingen van dit Verdrag en merken op dat het bestaan van een veelomvattende mededingingswetgeving en van een onafhankelijke mededingingsautoriteit alsmede van de correcte en doeltreffende handhaving van hun onderscheiden mededingingswetgeving belangrijk zijn voor de doelmatige levering van internationale luchtdiensten. De mededingingswetten van elke verdragsluitende partij die betrekking hebben op de kwesties die onder dit artikel vallen, zoals van tijd tot tijd gewijzigd, zijn van toepassing op de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen die onder de rechtsmacht van de onderscheiden verdragsluitende partijen vallen. De verdragsluitende partijen delen de doelstellingen van verenigbaarheid en convergentie van de mededingingswetgeving en van de effectieve toepassing daarvan. Zij zullen, naargelang van toepassing en waar relevant, samenwerken aan de doeltreffende toepassing van de mededingingswetgeving, onder andere door toe te staan, in overeenstemming met hun onderscheiden regels en jurisprudentie, dat hun onderscheiden luchtvaartmaatschappijen of andere onderdanen, informatie openbaar maken die betrekking heeft op maatregelen uit hoofde van de mededingingswetgeving uitgevoerd door hun mededingingsautoriteiten.

3. Het gezag en de bevoegdheden van de betreffende mededingingsautoriteiten en rechters van elke verdragsluitende partij en, in het geval van het Europese deel van Nederland, de Europese Commissie, worden

door geen enkele bepaling van dit Verdrag op enigerlei wijze beïnvloed, beperkt of in het geding gebracht, en alle zaken die betrekking hebben op de handhaving van de mededingingswetgeving blijven onder de exclusieve bevoegdheid van deze autoriteiten en rechters vallen. Elke maatregel die een verdragsluitende partij ingevolgt dit artikel neemt laat mogelijke maatregelen door deze autoriteiten en rechters derhalve onverlet.

4. Elke maatregel die overeenkomstig dit artikel wordt genomen, valt onder de exclusieve verantwoordelijkheid van de verdragsluitende partijen en is uitsluitend gericht tegen de andere verdragsluitende partij en/of de luchtvaartmaatschappijen die luchtdiensten naar of van de grondgebieden van de verdragsluitende partijen verzorgen. Op deze maatregelen is de procedure voor de regeling van geschillen van artikel 19 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag niet van toepassing.

5. Elke verdragsluitende partij verbindt zich ertoe de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in de gelegenheid te stellen eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren bij het verzorgen van luchtdiensten en alle vormen van discriminatie of oneerlijke praktijken uit te bannen.

6. Geen van de verdragsluitende partijen verstrekt overheidssubsidie of overheidssteun aan hun onderscheiden luchtvaartmaatschappijen, of staat deze toe, indien deze op ongerechtvaardigde wijze belangrijke 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 internationale luchtdiensten. Dergelijke overheidssubsidie of overheidssteun kan bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend het volgende omvatten: kruissubsidiëring, compensatie voor bedrijfsverliezen, het verschaffen van kapitaal, toelagen, waarborgen, leningen of verzekeringen tegen gunstige voorwaarden, bescherming tegen faillissement, het achterwege laten van de inning van vorderingen, het afzien van een normaal rendement op de aangewende openbare middelen, fiscale tegemoetkoming of belastingvrijstelling; vergoeding van door overheden opgelegde financiële lasten; en toegang op discriminatoire of niet-commerciële basis tot luchtvaartnavigatie- of luchthavenvoorzieningen en -diensten, brandstof, gronddiensten, beveiliging, computerreserveringssystemen, slottoewijzing of overige daarmee samenhangende voorzieningen en diensten die nodig zijn voor de exploitatie van internationale luchtdiensten.

7. Wanneer een verdragsluitende partij overheidssubsidie of overheidssteun verleent aan een luchtvaartmaatschappij in de zin van het zesde lid van dit artikel, waarborgt zij de transparantie van een dergelijke maatregel met elk passend middel, waaronder door eventueel te verlangen dat de luchtvaartmaatschappij de subsidie of steun duidelijk en afzonderlijk in haar boekhouding vermeldt.

8. Elke verdragsluitende partij verstrekt, op verzoek van de andere verdragsluitende partij, de andere verdragsluitende partij, binnen een redelijk tijdsbestek, financiële rapporten over de entiteiten die onder de rechtsmacht van de eerste verdragsluitende partij vallen, en elke andere informatie die redelijkerwijs gevraagd kan worden door de andere verdragsluitende partij om te waarborgen dat aan de bepalingen van dit artikel wordt voldaan, op voorwaarde dat dergelijke informatie niet privé is. Hieronder kan gedetailleerde informatie over de subsidies of steun in de zin van het zesde lid van dit artikel begrepen zijn. De indiening van dergelijke informatie kan onderworpen zijn aan de vertrouwelijke behandeling ervan door de verdragsluitende partij die om toegang tot de informatie verzoekt.

9. Onverminderd enige maatregel die genomen wordt door de betreffende mededingingsautoriteit en/of rechter ter handhaving van de in het vijfde en zesde lid van dit artikel bedoelde regels, bevestigen de verdragsluitende partijen dat:

- a. indien een van de verdragsluitende partijen oordeelt dat een luchtvaartmaatschappij onderworpen wordt aan discriminatoire of oneerlijke praktijken in de zin van het vijfde of het zesde lid van dit artikel en dit kan worden onderbouwd, de verdragsluitende partij schriftelijke opmerkingen bij de andere verdragsluitende partij kan indienen. Na de andere verdragsluitende partij in kennis te hebben gesteld, kan een verdragsluitende partij zich ook wenden tot verantwoordelijke overheidsentiteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van entiteiten op centraal, regionaal, provinciaal of lokaal niveau, om kwesties te bespreken die verband houden met de bepalingen van dit artikel. Bovendien kan een verdragsluitende partij verzoeken om overleg over deze kwestie met de andere verdragsluitende partij teneinde het probleem op te lossen. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de verdragsluitende partijen informatie uit om een volledig onderzoek van de door een van de verdragsluitende partijen geuite zorg mogelijk te maken;
- b. indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen de kwestie door middel van overleg op te lossen binnen dertig (30) na aanvang van het overleg of het overleg niet aanvangt binnen een termijn van dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek inzake een vermeende schending van het vijfde of zesde lid van dit artikel, de verdragsluitende partij die om overleg heeft verzocht het recht heeft de uitoefening van de in dit Verdrag omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij te schorsen door het weigeren, intrekken, opschorten of beperken van de vergunningen of andere vergunningen, of door de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te stellen aan de uitoefening van dergelijke rechten, of door voorwaarden op te leggen of andere maatregelen te nemen. Maatregelen die



worden genomen ingevolge de bepalingen van dit lid zijn passend, proportioneel en qua reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt genomen noodzakelijk is.

10. Elke verdragsluitende partij past op effectieve wijze antitrustwetten toe in overeenstemming met het tweede lid van dit artikel en verbiedt (een) luchtvaartmaatschappij(en):

- a. samen met (een) andere luchtvaartmaatschappij(en) overeenkomsten aan te gaan, beslissingen te nemen of feitelijke gedragingen op elkaar af te stemmen die van invloed kunnen zijn op luchtdiensten naar of van die verdragsluitende partij en die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhindert, beperkt of vervalst. Dit verbod kan niet van toepassing worden verklaard indien dergelijke overeenkomsten, beslissingen of feitelijke gedragingen bijdragen aan de verbetering van de productie of distributie van diensten of aan verbetering van de technische of economische vooruitgang mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt, en zonder: a. aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen beperkingen op te leggen die voor het bereiken van deze doelen niet onmisbaar zijn; b. de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken diensten de mededinging uit te schakelen; of
- b. een dominante positie te misbruiken die de luchtdiensten van en naar het grondgebied van die verdragsluitende partij kunnen beïnvloeden.

11. Elke verdragsluitende partij draagt de handhaving van de in het tiende lid van dit artikel bedoelde antitrustregels uitsluitend op aan haar betreffende en onafhankelijke mededingingsautoriteit en/of de rechter.

12. Onverminderd enige maatregelen genomen door de betreffende mededingingsautoriteit en/of de rechter met het oog op de handhaving van de in het tiende lid van dit artikel bedoelde regels, bevestigen de verdragsluitende partijen dat indien een verdragsluitende partij oordeelt dat een luchtvaartmaatschappij wordt benadeeld door een vermeende schending van het tiende lid van dit artikel en dat hiervoor onderbouwing is, de verdragsluitende partij schriftelijk commentaar kan indienen bij de andere verdragsluitende partij. Na de andere verdragsluitende partij in kennis te hebben gesteld, kan een verdragsluitende partij zich ook wenden tot verantwoordelijke overheidsentiteiten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van entiteiten op centraal, regionaal, provinciaal of lokaal niveau om kwesties te bespreken die verband houden met dit artikel. Een verdragsluitende partij kan bovendien verzoeken om overleg met de andere verdragsluitende partij over deze kwestie teneinde het probleem op te lossen. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek. In de tussentijd wisselen de verdragsluitende partijen voldoende informatie uit die een volledig onderzoek van de door een van de verdragsluitende partijen geuite zorg mogelijk maken, op voorwaarde dat een dergelijk verslag en/of dergelijke informatie openbaar is gemaakt.

13. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen de kwestie door middel van overleg op te lossen binnen dertig (30) na aanvang van het overleg of het overleg niet aanvangt binnen een termijn van dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek inzake een vermeende schending van het tiende lid van dit artikel, en mits de relevante bevoegde mededingingsautoriteit of rechter een schending van de antitrustregels heeft vastgesteld, heeft de verdragsluitende partij die om overleg heeft verzocht het recht de uitoefening van de in dit Verdrag omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij te schorsen door het weigeren, intrekken, opschorten of beperken van de exploitatievergunningen of (een) andere vergunning/vergunningen, of door de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te stellen aan de uitoefening van dergelijke rechten, of door heffingen op te leggen of andere maatregelen te nemen. Maatregelen die worden genomen ingevolge de bepalingen van dit lid zijn passend, proportioneel en qua reikwijdte en duur beperkt tot hetgeen strikt genomen noodzakelijk is.

## HOOFDSTUK IV

### FINANCIËLE BEPALINGEN

#### Artikel 9

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, en reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale rechten en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene verdragsluitende partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij, of

aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen belastingen en heffingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de reis die worden afgelegd boven het grondgebied van de verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij contracten heeft (hebben) gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere verdragsluitende partij, voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

6. Niets in dit Verdrag belet Nederland op basis van non-discriminatie belastingen, heffingen, rechten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op zijn grondgebied voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Chili dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

## Artikel 10

### *Gebruikersheffingen*

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappij(en) van een verdragsluitende partij kunnen worden opgelegd door en/of onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere verdragsluitende partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onredelijk discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij, rekening houdend met de van kracht zijnde nationale voorschriften.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met, maar niet hoger zijn dan, de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaartnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt, rekening houdend met de van kracht zijnde nationale voorschriften.

3. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappij(en) die gebruik maakt of gebruik maken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappij(en) aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke verdragsluitende partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij: i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

## Artikel 11

### *Overmaking van gelden*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht om het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten op het grondgebied van verkoop, van de verkoop van luchtdiensten en samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten over te maken. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

Op basis van wederkerigheid worden de inwisseling en overmaking van deze inkomsten zonder beperkingen toegestaan tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op het tijdstip waarop deze opbrengsten voor inwisseling en overmaking worden aangeboden, en er worden geen heffingen opgelegd anders dan de heffingen die gewoonlijk door banken worden opgelegd voor inwisseling of overmaking.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij verkrijgt (verkrijgen) binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in elke valuta, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke valuta die geldt op de datum van verkoop.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

## HOOFDSTUK V

### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

## Artikel 12

### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen terwijl deze op haar grondgebied verblijven, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt, er verblijft en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine worden nageleefd door bemanningsleden of passagiers en/of ten behoeve van vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij zodra deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij binnenkomen, er verblijven en totdat deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij hebben verlaten.

3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve in het kader van de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten verzorgt ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij op onredelijke en/of concurrentiebeperkende wijze bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

## Artikel 13

### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wetten en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, met inbegrip, in het geval van het Europese deel van Nederland, de wetten en regelgeving 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 of vergunningen altijd ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen. Elke verdragsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere verdragsluitende partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied of landingen op haar grondgebied.

#### Artikel 14

##### *Veiligheid*

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

2. Indien Nederland een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarvan een andere lidstaat van de Europese Unie controleert of deze de regelgeving naleeft, zijn de rechten van de andere verdragsluitende partij uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag 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.

3. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg, zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij 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 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

4. Niettegenstaande de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van 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 (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

5. 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 op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; 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 of zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

6. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen 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 vijfde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

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

8. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het derde of zevende lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

9. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

## Artikel 15

### *Beveiliging van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol daarbij tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waarbij de verdragsluitende partijen partij worden.

2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere 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.

3. De verdragsluitende partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de normen voor de beveiliging van de luchtvaart en, voor zover deze door hen worden toegepast, de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. De verdragsluitende partijen verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of daar permanent zijn gevestigd of, in het geval van Nederland, exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied zijn gevestigd overeenkomstig de Verdragen van de Europese Unie en beschikken over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de normen voor de beveiliging van de luchtvaart heeft mede betrekking op afwijkingen waarvan de desbetreffende verdragsluitende partij kennisgeving heeft gedaan.

4. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de vracht (met inbegrip van ruimbagage) en de boordproviand en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde veiligheidsnormen voor de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere verdragsluitende partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. 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.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico's voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 (dertig) dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over



maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen van directere redenen tot zorg en het in het kader van de ICAO-beveiligingsnormen nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een passende veiligheids-situatie.

7. Elke verdragsluitende partij neemt de maatregelen die zij mogelijk acht om te waarborgen dat een luchtvaartuig dat getroffen wordt door een gedraging van het wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere gedragingen van wederrechtelijke inmenging dat op haar grondgebied geland is aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek hiervan wordt genoodzaakt door de allesoverheersende plicht mensenlevens te beschermen. Waar praktisch uitvoerbaar worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

#### Artikel 16

##### *Milieu*

1. De verdragsluitende partijen onderschrijven de noodzaak van bescherming van het milieu door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen.

2. De verdragsluitende partijen erkennen de noodzaak passende maatregelen te nemen teneinde milieugevolgen van luchtvervoer te voorkomen of anderszins aan te pakken, mits deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht.

#### Artikel 17

##### *Geautomatiseerd boekingssysteem (GBS)*

1. Verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen (hierna GBS) die werkzaam zijn op het grondgebied van de ene verdragsluitende partij hebben het recht hun GBS naar het grondgebied van de andere verdragsluitende partij te brengen, deze daar te onderhouden en vrijelijk beschikbaar te stellen aan reisbureaus of reisorganisaties die zich voornamelijk bezighouden met de verstrekking van reisgerelateerde producten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits de GBS voldoen aan de relevante vereisten in de regelgeving van de andere verdragsluitende partij.

2. De verdragsluitende partijen verklaren elke bestaande eis die vrije toegang voor de GBS van een verdragsluitende partij tot de markt van de andere verdragsluitende partij belemmert of die anderszins de concurrentie beperkt nietig. De verdragsluitende partijen onthouden zich in de toekomst van het aannemen van dergelijke eisen.

3. Geen van de verdragsluitende partijen legt op haar grondgebied eisen op aan de GBS-verkopers van de andere verdragsluitende partij, of staat toe dat deze worden opgelegd, met betrekking tot GBS-displays die anders zijn dan die worden gesteld aan haar eigen GBS-verkopers of enige andere GBS op haar markt. Geen van de verdragsluitende partijen verhindert het afsluiten van overeenkomsten tussen GBS-verkopers, hun leveranciers en hun abonnees die betrekking hebben op het uitwisselen van informatie over reizen en die het tonen van uitgebreide en objectieve informatie voor consumenten of het voldoen aan de vereisten in de regelgeving op neutrale displays vergemakkelijken.

4. Eigenaren en exploitanten van GBS van de ene verdragsluitende partij die voldoen aan de eventuele relevante vereisten in de regelgeving van de andere verdragsluitende partij, hebben dezelfde mogelijkheden om GBS op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij te bezitten als de eigenaren en exploitanten van enig ander GBS dat op de markt van die andere verdragsluitende partij wordt gebruikt.

### HOOFDSTUK VI

#### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 18

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te waarborgen dat de bepalingen van dit Verdrag worden geïnterpreteerd, toegepast en uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de Bijlage daarbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

3. Elke wijziging van dit Verdrag en/of de Bijlage daarbij wordt overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 24 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en worden van kracht op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum.

## Artikel 19

### *Regeling van geschillen*

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

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil 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, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de President onderdaan is van hetzelfde land als dat van een van de partijen, dient de Vicepresident met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten.

3. De verdragsluitende partijen komen overeen dat het scheidsgerecht zijn reglement van orde voor de arbitrage vaststelt.

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

## HOOFDSTUK VII

### SLOTBEPALINGEN

## Artikel 20

### *Beëindiging*

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 21

### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 22

### *Toepasselijkheid van multilaterale verdragen*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst of multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat multilaterale verdrag of die multilaterale overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.
3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

## Artikel 23

### *Toepasselijkheid van het verdrag*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland alsmede op het grondgebied van het Caribische deel van Nederland.

## Artikel 24

### *Inwerkingtreding*

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.
2. De bepalingen van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Chili inzake luchtdiensten, ondertekend te Santiago de Chile op 13 juli 1962, houden op van toepassing te zijn in de betrekkingen tussen het Europese deel en het Caribische deel van Nederland en de Republiek Chili op de datum waarop dit Verdrag in werking treedt.

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

GEDAAN te Santiago op 24 mei 2021, in twee oorspronkelijke exemplaren, elk in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

HARMAN IDEMA

*Voor de Republiek Chili,*

RODRIGO YÁÑEZ BENÍTEZ

---

## **Bijlage**

Lijst van andere staten bedoeld in de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag:

- a. De Republiek IJsland (krachtens de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
  - b. Het Vorstendom Liechtenstein (krachtens de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
  - c. Het Koninkrijk Noorwegen (krachtens de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte);
  - d. De Zwitserse Bondsstaat (krachtens de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer)
-

# Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile

## PREÁMBULO

El Reino de los Países Bajos

y

la República de Chile, en adelante denominados las Partes Contratantes;

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso y la expansión de la aviación civil internacional;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado, con mínima interferencia y regulación gubernamental, y en la igualdad de oportunidades;

Deseando garantizar el más alto nivel de seguridad operacional y seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional, y reafirmando su seria preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que arriesguen la seguridad de las personas o la propiedad, afecten negativamente la operación del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan a viajeros y transportistas una serie de opciones de servicio a los precios más bajos, que no sean discriminatorios y no representen el abuso de una posición dominante, y deseando alentar a las aerolíneas individuales a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos; y

Deseando celebrar un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Chile con el propósito de establecer y operar Servicios Aéreos entre sus respectivos Territorios y más allá de los mismos;

Han acordado lo siguiente:

## CAPÍTULO I

### INTRODUCCIÓN

#### Artículo 1

##### *Definiciones*

1. Para los fines del presente Acuerdo:

- a) el término «Autoridades Aeronáuticas» significa para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Gestión de Aguas; para la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil; o, en cualquier caso, cualquier persona u organismo autorizados para desempeñar cualquier función ejercida actualmente por dichas Autoridades;
- b) los términos «Servicio Acordado» y «Ruta» significan Servicio Aéreo Internacional de conformidad con el presente Acuerdo;
- c) el término «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, su Anexo, así como cualquier enmienda al Acuerdo o a su Anexo;
- d) los términos «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Aerolínea» y «Escala para Fines no Comerciales» tendrán el significado que se les asigne respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;
- e) el término «Cambio de Aeronave» significa la operación de uno de los Servicios Acordados por parte de una Aerolínea Designada de tal manera que uno o más sectores de las Rutas sean volados por diferentes aeronaves;
- f) el término «el Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 del Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o el Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que esos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigencia o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- g) el término «Aerolínea Designada» significa la Aerolínea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- h) el término «Provisiones» significa artículos de naturaleza fácilmente consumible para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los suministros entregados en comisión;
- i) el término «Tarifa» significa cualquier monto, derecho, tasa o cargo, excluyendo los gravámenes gubernamentales, cobrados o a ser cobrados por las Aerolíneas, directamente o por medio de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, que incluye:
  - i) las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de una Tarifa; y
  - ii) los cargos y condiciones de cualquier servicio adicional a dicho transporte, así como cualquier otra forma(s) de transporte relacionada con el ofrecido por las Aerolíneas;

- j) el término «Territorio» en relación con cualquiera de las Partes Contratantes tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
- k) el término «Cargo al Usuario» significa un cargo cobrado por las autoridades competentes, o que estas permitan que se cobre a las Aerolíneas para la provisión de inmuebles, instalaciones y/o servicios aeroportuarios, de navegación aérea y/o de seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema de aeropuertos, incluidos servicios e instalaciones relacionados para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;
- l) el término «Capacidad» significa la(s) cantidad(es) de servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, generalmente medidos en la cantidad de frecuencias o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o país a país) o en una Ruta durante un período específico, como diario, semanal, estacional o anual;
- m) el término «Franja Horaria de Aeropuerto» (o «Franja Horaria») es el permiso otorgado por un coordinador para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para operar un Servicio Aéreo planificado en un aeropuerto coordinado, en una fecha y hora específicas, con el fin de aterrizaje o despegue;
- n) el término «Estado Miembro de la Unión Europea» significa un Estado que es ahora o que en el futuro sea parte del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- o) i) las referencias efectuadas en el presente Acuerdo a los nacionales del Reino de los Países Bajos se entenderán como referencias a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea;
- ii) las referencias efectuadas en el presente Acuerdo a Aerolíneas del Reino de los Países Bajos se entenderán como referencias a Aerolíneas designadas por los Países Bajos;
- iii) las referencias efectuadas en el presente Acuerdo a los «Tratados de la Unión Europea» se entenderán como referencias al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- p) el término «los Países Bajos» significa:
  - i) la parte europea de los Países Bajos; y
  - ii) la parte caribeña de los Países Bajos;
- q) el término «parte europea de los Países Bajos» significa la parte del Territorio del Reino de los Países Bajos que se encuentra geográficamente en Europa;
- r) el término «parte caribeña de los Países Bajos» significa las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
- s) el término «residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» significa residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos, originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.

2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

## CAPÍTULO II

### OBJETIVOS

#### Artículo 2

##### *Concesión de derechos*

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, sin ninguna limitación en las Rutas, los siguientes derechos para la operación de Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante:
  - a) el derecho a volar a través del Territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
  - b) el derecho a realizar Escalas para Fines no Comerciales en el Territorio de la otra Parte contratante;
  - c) el derecho a realizar paradas en su Territorio con el propósito de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera el tráfico aéreo internacional desde o hacia la otra Parte Contratante; y
  - d) el derecho a hacer paradas en su Territorio con el propósito de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera Rutas internacionales desde o hacia terceros países, y el derecho de tomar y dejar pasajeros, carga, y correo, ya sea por separado o en combinación en terceros países, que provenga o esté vinculado al Territorio de la otra Parte Contratante, a través de su propio Territorio.
2. Cada Aerolínea Designada podrá, cuando opere un Servicio Acordado en una Ruta, en cualquiera o en todos los vuelos y conforme esta lo decida:
  - a) Operar vuelos en una o ambas direcciones;
  - b) Combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
  - c) Servir puntos anteriores, intermedios y más allá, y puntos en los Territorios de las Partes Contratantes en las Rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
  - d) Omitir paradas en cualquier punto o puntos;
  - e) Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves hasta cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las Rutas;



- f) Servir puntos anteriores a cualquier punto o puntos de su Territorio con o sin Cambio de Aeronave o número de vuelo y mantener y publicitar dichos servicios al público como servicios directos;
- g) Hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del Territorio de la otra Parte Contratante;
- h) Llevar tráfico en tránsito a través del Territorio de la otra Parte Contratante; y
- i) Combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de dónde se origine dicho tráfico, sin limitación de dirección o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico que de otra forma sea permitido por el presente Acuerdo.

3. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas anteriores, cualquier Aerolínea Designada podrá realizar Servicios Aéreos Internacionales sin ninguna limitación en cuanto a Cambio de Aeronave, en cualquier punto o puntos, ya sea en tipo o número de aeronaves operadas.

4. Las Aerolíneas Designadas podrán operar sus servicios, tanto regulares como no regulares, con la frecuencia y con las aeronaves que consideren adecuadas, en las Rutas y en las condiciones especificadas en el presente Acuerdo.

5. Independientemente de las Rutas, se deberán solicitar y asignar las Franjas Horarias de Aeropuertos antes de la operación real de los vuelos hacia y desde los Aeropuertos con Franjas Horarias de Aeropuertos Coordinadas.

En los puntos de las Rutas, las Aerolíneas Designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a utilizar todas las vías aéreas, aeropuertos y otras instalaciones como Franjas Horarias, mostradores, etc., en el Territorio de la otra Parte Contratante, sin discriminación.

### Artículo 3

#### *Designación y Autorización*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, mediante notificación por escrito enviada por la vía diplomática a la otra Parte Contratante, a una o más Aerolínea(s) para efectos de operar los Servicios Acordados en las Rutas y retirar la designación de cualquier Aerolínea o sustituir a otra Aerolínea por otra designada previamente o alterar dicha designación.

2. Al recibir dicha notificación y la solicitud de la Aerolínea Designada, de la forma y manera señaladas para las autorizaciones de operación, cada Parte Contratante otorgará, con una demora mínima de procedimiento, a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación correspondientes con sujeción a las disposiciones del presente Artículo, siempre que:

- a) en el caso de que una Aerolínea en la parte europea de los Países Bajos sea designada por los Países Bajos:
    - i) la Aerolínea esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y
    - ii) el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la Aerolínea y la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
    - iii) la Aerolínea sea propiedad y siga siendo propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea, o de otros Estados listados en el Anexo del presente Acuerdo y/o de nacionales de dichos otros Estados, y en todo momento sea controlada efectivamente por dichos Estados y/o nacionales de dichos Estados;
  - b) en el caso de que una Aerolínea en la parte caribeña de los Países Bajos sea designada por los Países Bajos:
    - i) la Aerolínea esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y cuente con una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación apropiada para la parte caribeña de los Países Bajos; y
    - ii) los Países Bajos ejerzan y mantengan un control reglamentario efectivo de la Aerolínea; y
    - iii) la Aerolínea sea propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, y esté controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad neerlandesa;
  - c) en el caso de que una Aerolínea sea designada por la República de Chile:
    - i) la Aerolínea esté establecida en el Territorio de la República de Chile y cuente con una licencia de operación válida de acuerdo con la ley aplicable de la República de Chile; y
    - ii) la República de Chile ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la Aerolínea; y
    - iii) la Aerolínea esté constituida y tenga su sede principal de negocios en el Territorio de la República de Chile,
- y que:

- d) el Gobierno que designe a la Aerolínea mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 8 (Competencia justa), el Artículo 14 (Seguridad Operacional) y el Artículo 15 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; y
- e) la Aerolínea Designada esté habilitada para cumplir con las condiciones provistas en virtud de las leyes y reglamentos que la Parte Contratante que considera la solicitud o solicitudes aplique normalmente a las operaciones de los Servicios Aéreos Internacionales.

3. Al recibir la autorización de operación de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo, la(s) Aerolínea(s) Designada(s) podrá(n) comenzar a operar en cualquier momento los Servicios Acordados para los cuales haya(n) sido designada(s), en parte o en su totalidad, siempre que cumpla(n) con las disposiciones del presente Acuerdo.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a una Aerolínea designada por la otra Parte Contratante que les garantice que está habilitada para cumplir con las condiciones provistas por las leyes y reglamentos que se apliquen de manera normal y razonable a las operaciones de los Servicios Aéreos Internacionales.

#### Artículo 4

##### *Revocación y Suspensión de la Autorización*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, de forma temporal o permanente, retener, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una Aerolínea Designada por la otra Parte Contratante, cuando:

- a) en el caso de que una Aerolínea en la parte europea de los Países Bajos sea designada por los Países Bajos:
  - i) la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea o no cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o
  - ii) el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo no ejerza ni mantenga un control reglamentario efectivo de la Aerolínea o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
  - iii) la Aerolínea no sea de propiedad y/o continúe no siendo propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea, o de otros Estados listados en el Anexo del presente Acuerdo y/o de nacionales de dichos otros Estados, y no esté efectivamente controlada por dichos estados y/o nacionales de dichos estados; o
  - iv) la Aerolínea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la Unión Europea o un Estado listado en el Anexo del presente Acuerdo, y la República de Chile considere que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo, la Aerolínea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestos por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y ese otro Estado; o
  - v) la Aerolínea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado Miembro de la Unión Europea o un Estado listado en el Anexo del presente Acuerdo, y no exista un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República de Chile y ese Estado Miembro de la Unión Europea u otros Estados listados en el Anexo del presente Acuerdo.

Al ejercer su derecho en virtud del presente párrafo, la República de Chile no discriminará entre las Aerolíneas designadas por los Países Bajos por motivos de nacionalidad.

- b) en el caso de que una Aerolínea en la parte caribeña de los Países Bajos sea designada por los Países Bajos:
  - i) la Aerolínea no esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos o no cuente con una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación apropiada para la parte caribeña de los Países Bajos; o
  - ii) los Países Bajos no ejerzan o no mantengan un control reglamentario efectivo de la Aerolínea; o
  - iii) la Aerolínea no sea propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad neerlandesa;
- c) en el caso de que una Aerolínea sea designada por la República de Chile:
  - i) la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de la República de Chile o no cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la ley aplicable de la República de Chile; o
  - ii) la República de Chile no ejerza ni mantenga un control reglamentario efectivo de la Aerolínea; o
  - iii) la Aerolínea no esté constituida y no tenga su sede principal de negocios en el Territorio de la República de Chile.
- d) en caso de que la Aerolínea no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 12 (Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;

- e) en caso de que la otra Parte Contratante no mantenga ni administre las normas establecidas en el Artículo 8 (Competencia justa), el Artículo 14 (Seguridad Operacional) y el Artículo 15 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo; o
- f) en caso de que dicha Aerolínea no cumpla con las condiciones ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que evalúe la autorización, de conformidad con las leyes y reglamentos que estas Autoridades apliquen normal y razonablemente a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales de conformidad con el Convenio; o
- g) en caso de que la Aerolínea no opere de conformidad con las condiciones señaladas en el presente Acuerdo.

2. A menos que sea esencial tomar acciones inmediatas para evitar un mayor incumplimiento de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos por este Artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa, dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. El presente Artículo no limitará los derechos de ninguna de las Partes Contratantes a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte Contratante de conformidad con las disposiciones del Artículo 14 (Seguridad Operacional) y Artículo 15 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

### CAPÍTULO III

#### DISPOSICIONES COMERCIALES

##### Artículo 5

##### *Tarifas*

1. Cada una de las Partes Contratantes permitirá que cada Aerolínea Designada fije las Tarifas de los Servicios Aéreos basándose en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) prevenir la existencia de Tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores contra Tarifas que sean excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las Aerolíneas contra Tarifas que sean artificialmente bajas debido a la aplicación de un subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Cada una de las Partes Contratantes podrá, solo con fines informativos, exigir la notificación a sus Autoridades Aeronáuticas de cualquier Tarifa que se cobre hacia o desde su Territorio por la Aerolínea Designada o las Aerolíneas de la otra Parte Contratante. Las Tarifas podrán permanecer vigentes a menos que posteriormente sean rechazadas en virtud del párrafo 3 del presente Artículo.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la creación o continuación de una Tarifa cobrada o que se proponga cobrar por parte de:

- a) una Aerolínea de cualquiera de las Partes Contratantes para el Servicio Aéreo Internacional entre los Territorios de las Partes Contratantes, o
- b) una Aerolínea de una Parte Contratante para el Servicio Aéreo Internacional entre el Territorio de la otra Parte Contratante y el de cualquier otro país.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes considerara que tal Tarifa es incompatible con las consideraciones señaladas en el párrafo 1 del presente Artículo, esta solicitará consultas y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas se realizarán a más tardar treinta (30) días después de recibir la solicitud, y las Partes Contratantes cooperarán a fin de entregar la información necesaria para llegar a una solución razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo sobre una Tarifa respecto de la cual se haya emitido un aviso de insatisfacción, cada Parte Contratante hará todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigencia. Sin dicho acuerdo mutuo, la nueva Tarifa entrará en vigencia o continuará vigente.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Artículo, las Tarifas que cobrarán la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la República de Chile por todo el transporte dentro de la Unión Europea estarán sujetas a la legislación de la Unión Europea.

## Artículo 6

### *Actividades comerciales*

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n):
  - a) establecer en el Territorio de la otra Parte Contratante oficinas destinadas a promover y vender servicios de transporte aéreo y servicios adicionales o complementarios (incluido el derecho de vender y emitir cualquier boleto y/o guía aérea para Servicios Aéreos Internacionales y/o transporte intermodal, tanto sus propios boletos y/o guías aéreas, como los de cualquier otra Aerolínea) como también otras facilidades requeridas para la provisión de transporte aéreo;
  - b) participar directamente y, de manera discrecional, a través de sus agentes y/u otras Aerolíneas, en la venta de servicios de transporte aéreo y servicios adicionales o complementarios en el Territorio de la otra Parte Contratante;
  - c) vender dichos servicios de transporte y servicios adicionales o complementarios en la moneda de ese Territorio o, con sujeción a sus leyes y reglamentos nacionales, en monedas libremente convertibles de otros países, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dicho transporte o servicios en cualquier moneda.
  
2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada una de las Partes Contratantes podrá(n) ingresar y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante su personal administrativo, comercial, operativo y técnico, según esta lo requiera en relación con la provisión de Servicios Aéreos y/o transporte intermodal y servicios adicionales o complementarios, de conformidad con las normas y reglamentos de entrada, residencia y empleo de la otra Parte Contratante.
  
3. Estas necesidades de personal podrán, conforme lo decida la Aerolínea Designada, ser satisfechas con su propio personal o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o Aerolínea que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante, y que esté autorizada para realizar dichos servicios en el Territorio de esa Parte Contratante.
  
4. Cada una de las Aerolíneas Designadas tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra («auto asistencia») en el Territorio de la otra Parte Contratante, o, conforme lo decida, tendrá derecho a seleccionar entre los proveedores competidores que ofrezcan servicios de asistencia en tierra, ya sea en forma total o parcial. Este derecho solo podrá estar sujeto a restricciones justificadas en razón de cuestiones específicas de espacio disponible, Capacidad o seguridad aeroportuaria. Cada una de las Aerolíneas Designadas será tratada de manera no discriminatoria en lo que respecta a su acceso a los servicios de auto asistencia y asistencia en tierra proporcionados por un proveedor o proveedores. Las actividades de asistencia en tierra se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, incluida, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, la legislación de la Unión Europea.
  
5. Las Aerolíneas de cada una de las Partes Contratantes podrán pagar en moneda local los gastos locales, incluidas las compras de combustible, efectuados en el Territorio de la otra Parte Contratante. De forma discrecional, las Aerolíneas de cada Parte Contratante podrán pagar dichos gastos en el Territorio de la otra Parte Contratante en moneda libremente convertible de acuerdo con las regulaciones de moneda local.
  
6. Al operar u ofrecer los Servicios Acordados en las Rutas, cada Aerolínea Designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales y/o de marketing colaborativo conforme a las siguientes condiciones:
  - a) los acuerdos comerciales y/o de marketing colaborativo podrán incluir, entre otros, acuerdos de bloqueo de espacio, de código compartido y de arrendamiento con:
    - i) la(s) Aerolínea(s) de la misma Parte Contratante;
    - ii) la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante, incluido el sistema de código compartido nacional;
    - iii) la(s) Aerolínea(s) de un tercer país; o
    - iv) un proveedor de transporte de carga de superficie de cualquier país;
  - b) la(s) Aerolínea(s) operadora(s) que participen en los acuerdos de marketing colaborativo deberán mantener los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de Ruta y los derechos de Capacidad y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos;
  - c) todas las Aerolíneas comercializadoras que participen en los acuerdos colaborativos deberán mantener los derechos de Ruta subyacentes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos;
  - d) la Capacidad total operada por los Servicios Aéreos prestados conforme a tales acuerdos se contará solo en relación con el derecho de Capacidad de la Parte Contratante que designe la(s) Aerolínea(s) operadora(s). La Capacidad ofrecida por la(s) Aerolínea(s) comercializadora(s) en dichos servicios no se contará en relación con el derecho de Capacidad de la Parte Contratante que designe esa Aerolínea;
  - e) cuando se ofrezca la venta de los Servicios Acordados en virtud de dichos acuerdos, la Aerolínea en cuestión o su agente deberán dejar claro al comprador en el punto de venta qué Aerolínea será la Aerolínea operadora en cada sector del servicio y con qué Aerolínea(s) el comprador está estableciendo en una relación contractual,

estas disposiciones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y solo de carga.

7. Sin perjuicio de cualquier otra disposición contenida en el presente Acuerdo, la(s) Aerolínea(s) Designada(s) y los proveedores indirectos de transporte aéreo (transporte intermodal) de cualquiera de las Partes Contratantes podrán, sin restricciones, emplear en conexión con el Servicio Aéreo Internacional cualquier tipo de transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con servicios de aduanas, e incluido, cuando corresponda, el derecho a transportar carga y correo en depósito según las leyes y reglamentos aplicables. Dichos pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sea que se muevan por superficie o por aire, tendrán acceso al servicio e instalaciones de aduanas del aeropuerto. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) podrá(n) decidir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de acuerdos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras Aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Dichos servicios intermodales se podrán ofrecer a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los pasajeros y los transportistas no sean inducidos a error en cuanto a los hechos relacionados con dicho transporte.

8. Las actividades mencionadas en el presente Artículo se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos, esto incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

#### Artículo 7

##### *Cambio de aeronave*

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas, una Aerolínea Designada podrá realizar Servicios Aéreos Internacionales, sin ninguna limitación en cuanto al Cambio de Aeronave en cualquier punto de la Ruta, en tipo o en número de aeronaves operadas, siempre que, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el Territorio de la Parte Contratante que haya designado la Aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte hacia el Territorio de la Parte Contratante que haya designado la Aerolínea sea una continuación del transporte que vaya más allá desde ese punto.

2. Para las operaciones de Cambio de Aeronave, una Aerolínea Designada podrá usar sus propios equipos y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipos arrendados, y podrá operar conforme a acuerdos comerciales y/o de marketing colaborativo con otras Aerolíneas.

3. Una Aerolínea Designada podrá usar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de Cambio de Aeronave

#### Artículo 8

##### *Competencia justa*

1. Las Partes Contratantes reconocen que sus objetivos conjuntos son tener un entorno justo y competitivo y tener una oportunidad justa y equitativa para que las Aerolíneas de ambas Partes Contratantes compitan en la operación de los Servicios Acordados en las Rutas. Por lo tanto, las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas pertinentes para garantizar el pleno cumplimiento de estos objetivos.

2. Las Partes Contratantes afirman que la competencia libre, justa y sin distorsiones es importante para promover los objetivos del presente Acuerdo y observan que la existencia de leyes de competencia integrales y de una autoridad de competencia independiente, así como la aplicación sólida y efectiva de sus respectivas leyes de competencia, son importantes para la prestación eficiente de Servicios Aéreos Internacionales. Las leyes de competencia de cada Parte Contratante que aborden las cuestiones cubiertas por el presente Artículo, y sus modificaciones periódicas, se aplicarán a la operación de las Aerolíneas dentro de la jurisdicción de las Partes Contratantes respectivas. Las Partes Contratantes comparten los objetivos de compatibilidad y convergencia del derecho de la competencia y de su aplicación efectiva. Cooperarán, según corresponda, y cuando corresponda, en la aplicación efectiva de la ley de competencia, incluso permitiendo la divulgación, de conformidad con sus respectivas normas y jurisprudencia, por parte de sus respectivas Aerolíneas u otros nacionales, de información relativa a cualquier proceso legal sobre competencia iniciado por parte de las autoridades de competencia de la otra.

3. Ninguna disposición contenida en el presente Acuerdo afectará, limitará ni arriesgará de manera alguna la autoridad y facultades de las autoridades y tribunales competentes en temas de competencia de cualquiera de las Partes Contratantes y, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, de la Comisión Europea, y todas las materias relacionadas con la aplicación de las leyes sobre competencia seguirán siendo de compe-



tencia exclusiva de dichas autoridades y tribunales. Por lo tanto, cualquier acción adoptada de conformidad con el presente Artículo por una Parte Contratante se entenderá sin perjuicio de las posibles acciones adoptadas por dichas autoridades y tribunales.

4. Cualquier acción adoptada de conformidad con el presente Artículo estará bajo la responsabilidad exclusiva de las Partes Contratantes y estará dirigida exclusivamente a la otra Parte Contratante y/o a las Aerolíneas que presten Servicios Aéreos hacia o desde los Territorios de las Partes Contratantes. Dicha acción no estará sujeta al procedimiento de solución de controversias dispuesto en el Artículo 19 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

5. Cada Parte Contratante se compromete a ofrecer una oportunidad justa y equitativa para que las Aerolíneas de la otra Parte Contratante compitan en la prestación de Servicios Aéreos y a eliminar todas las formas de discriminación o prácticas injustas.

6. Ninguna Parte Contratante proporcionará o permitirá subsidios públicos o apoyo a sus respectivas Aerolíneas si estos subsidios o apoyo pudieran afectar de manera significativa y adversa, de forma injustificada, la oportunidad justa y equitativa que tengan las Aerolíneas de la otra Parte Contratante de competir en la prestación de Servicios Aéreos Internacionales. Dichos subsidios o apoyos públicos podrán incluir, entre otros: subsidios cruzados; compensación de pérdidas operacionales; provisión de capital; subvenciones; garantías; préstamos o seguros en condiciones privilegiadas; protección contra la quiebra; renuncia a la recuperación de montos adeudados; renuncia a un rendimiento normal de los fondos públicos invertidos; desgravación fiscal o exenciones fiscales; compensación por cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; y acceso de forma discriminatoria o no comercial a instalaciones y servicios de navegación aérea o aeroportuarios, combustible, asistencia en tierra, seguridad, sistemas de reserva por computadora, asignación de Franjas Horarias u otras instalaciones y servicios relacionados necesarios para la operación de Servicios Aéreos Internacionales.

7. Cuando una Parte Contratante entregue a una Aerolínea subsidios o apoyo públicos en el sentido del párrafo 6 del presente Artículo, aquella garantizará la transparencia de dicha medida a través de cualquier medio apropiado, que podrá incluir exigir que la Aerolínea identifique claramente y por separado el subsidio o el apoyo en sus cuentas.

8. Cada Parte Contratante deberá, a solicitud de la otra Parte Contratante, proporcionar a la otra Parte Contratante, en un plazo razonable, informes financieros, que se hayan puesto a disposición del público, relacionados con las entidades que se encuentren bajo la jurisdicción de la primera Parte Contratante, y cualquier otra información que pueda ser razonablemente solicitada por la otra Parte Contratante a fin de garantizar que se cumplen las disposiciones del presente Artículo, siempre que dicha información no sea privada. Esto puede incluir información detallada relativa a subsidios o apoyo en el sentido del párrafo 6 del presente Artículo. La presentación de dicha información podrá estar sujeta a tratamiento confidencial por parte de la Parte Contratante que solicite acceso a la información.

9. Sin perjuicio de cualquier acción emprendida por la autoridad y/o tribunal de competencia pertinente, para la aplicación de las normas a que se refieren los párrafos 5 y 6 del presente Artículo, las Partes Contratantes afirman que:

- a) si una Parte Contratante considerara que una Aerolínea está siendo objeto de discriminación o prácticas injustas en el sentido de los párrafos 5 o 6 del presente Artículo y que esto se puede fundamentar, la Parte Contratante podrá presentar observaciones por escrito a la otra Parte Contratante. Después de informar a la otra Parte Contratante, una Parte Contratante también podrá dirigirse a las entidades gubernamentales responsables en el Territorio de la otra Parte Contratante, incluidas entidades a nivel central, regional, provincial o local, para discutir asuntos relacionados con las disposiciones del presente Artículo. Además, una Parte Contratante podrá solicitar que se realicen consultas sobre este asunto con la otra Parte Contratante a fin de resolver el problema. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de treinta (30) días transcurridos desde la recepción de la solicitud. En el intertanto, las Partes Contratantes intercambiarán información suficiente como para permitir un análisis completo de la preocupación expresada por una de las Partes Contratantes;
- b) si las Partes Contratantes no llegaran a una resolución del asunto a través de consultas dentro de los treinta (30) días transcurridos desde el inicio de las consultas, o si las consultas no comenzaran dentro de un período de treinta (30) días transcurridos desde la recepción de la solicitud sobre una supuesta violación de los párrafos 5 o 6 del presente Artículo, la Parte Contratante que haya solicitado la consulta tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el presente Acuerdo por la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante mediante la retención, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de operación o permisos, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de tales derechos, o a imponer derechos o adoptar otras medidas. Cualquier medida adoptada de conformidad con las disposiciones de este párrafo deberá ser apropiada, proporcionada y limitarse, en cuanto a alcance y duración, a lo estrictamente necesario.

10. Cada Parte Contratante aplicará efectivamente las leyes antimonopolio de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo, y prohibirá a la(s) Aerolínea(s):

- a) en conjunto con cualquier otra(s) Aerolínea(s), celebrar acuerdos, tomar decisiones o participar en prácticas concertadas que puedan afectar a los Servicios Aéreos hacia o desde esa Parte Contratante y que tengan como objeto o efecto la prevención, restricción o distorsión de la competencia. Esta prohibición podrá declararse inaplicable cuando dichos acuerdos, decisiones o prácticas contribuyan a mejorar la producción o distribución de servicios o a promover el avance técnico o económico, permitiendo a su vez a los consumidores obtener una participación justa en el beneficio resultante, y no: (a) impongan a las Aerolíneas restricciones que no sean indispensables para el logro de estos objetivos; (b) brinden a dichas Aerolíneas la posibilidad de eliminar la competencia con respecto a una parte sustancial de los servicios en cuestión; o
- b) abusar de una posición dominante de manera que pueda afectar a los Servicios Aéreos hacia o desde el Territorio de esa Parte Contratante.

11. Cada Parte Contratante confiará la aplicación de las normas antimonopolio señaladas en el párrafo 10 del presente Artículo exclusivamente a su autoridad y/o tribunal de libre competencia competente e independiente.

12. Sin perjuicio de cualquier acción emprendida por la autoridad y/o tribunal de competencia pertinente para la aplicación de las normas señaladas en el párrafo 10 del presente Artículo, las Partes Contratantes afirman que si una Parte Contratante considerara que una Aerolínea sufre una presunta violación del párrafo 10 del presente Artículo, y que esto se puede corroborar, la Parte Contratante podrá presentar observaciones por escrito a la otra Parte Contratante. Después de informar a la otra Parte Contratante, una Parte Contratante también podrá dirigirse a las entidades gubernamentales responsables en el Territorio de la otra Parte Contratante, incluidas las entidades a nivel central, regional, provincial o local, para discutir asuntos relacionados con el presente Artículo. Además, una Parte Contratante podrá solicitar consultas sobre este asunto con la otra Parte Contratante con el fin de resolver el problema. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de treinta (30) días transcurridos desde la recepción de la solicitud. En el intertanto, las Partes Contratantes intercambiarán información suficiente como para permitir un análisis completo de la preocupación expresada por una de las Partes Contratantes, siempre que dicho informe y/o información se hayan puesto a disposición del público.

13. Si las Partes Contratantes no logran llegar a una resolución del asunto a través de consultas dentro de treinta (30) días transcurridos desde el inicio de las consultas o las consultas no comenzaran dentro de un período de treinta (30) días transcurridos desde la recepción de la solicitud sobre una supuesta violación del párrafo 10 de este Artículo, y siempre que la autoridad o tribunal competente en materia de competencia haya encontrado una violación a las leyes antimonopolio, la Parte Contratante que haya solicitado la consulta tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el presente Acuerdo por la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante mediante la retención, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de operación o permisos, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de tales derechos, o a imponer derechos o adoptar otras medidas. Cualquier medida adoptada de conformidad con las disposiciones de este párrafo deberá ser apropiada, proporcionada y limitarse, en cuanto a alcance y duración, a lo estrictamente necesario.

## CAPÍTULO IV

### DISPOSICIONES FINANCIERAS

#### Artículo 9

##### *Impuestos, derechos aduaneros y cargos*

1. Las Aeronaves que operen en Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipos regulares, piezas de repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, Provisiones, así como el material publicitario y promocional que se mantenga a bordo de dichas Aeronaves, quedarán exentos, sobre una base de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, tasas de inspección y derechos y cargos nacionales o locales similares, a la llegada al Territorio de la Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la Aeronave hasta el momento de ser reexportados.

2. Con respecto al equipo aéreo regular, piezas de repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y Provisiones introducidos en el Territorio de una Parte Contratante por o en nombre de una Aerolínea Designada de la otra Parte Contratante o llevados a bordo de la aeronave operada por dicha Aerolínea Designada y destinados únicamente al uso a bordo de esa aeronave mientras se operen los Servicios Aéreos Internacionales, no se aplicarán derechos ni cargos, incluidos los derechos aduaneros y las tasas de inspección impuestos en el Territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando estos suministros se vayan a utilizar en las partes del viaje realizadas sobre el Territorio de la Parte Contratante en la que sean embarcados. Es posi-

ble que se requiera que los artículos mencionados anteriormente se mantengan bajo supervisión y control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no podrán interpretarse de tal manera que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de reembolsar los derechos aduaneros que ya se hayan aplicado a los artículos a los que se refiere el presente Artículo.

3. El equipo aéreo regular, las piezas de repuesto, los suministros de combustibles y lubricantes y las Provisiones retenidos a bordo de una aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes podrán descargarse en el Territorio de la otra Parte Contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante, que podrán requerir que estos materiales queden bajo su supervisión hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de acuerdo con las regulaciones aduaneras.

4. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también estarán disponibles cuando una Aerolínea Designada o unas Aerolíneas Designadas de una Parte Contratante haya/hayan contratado a otra Aerolínea que también disfrute de las exenciones de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el Territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente Artículo.

6. Ninguna estipulación contenida en el presente Acuerdo impedirá que los Países Bajos impongan, de manera no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles, tasas o cargos sobre el combustible suministrado en su Territorio para que se use en una aeronave de una Aerolínea Designada de la República de Chile que opere entre un punto en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos y el Territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

## Artículo 10

### *Cargos al Usuario*

1. Los Cargos al Usuario que puedan ser impuestos y/o controlados por las autoridades u organismos recaudadores competentes de cada Parte Contratante sobre la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativamente distribuidos entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos Cargos al Usuario se aplicarán a las Aerolíneas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra Aerolínea en el momento en que se apliquen los cargos, teniendo en cuenta los reglamentos nacionales que se encuentren vigentes.

2. Los Cargos al Usuario impuestos a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no excederán, el costo total que implique para las autoridades u organismos recaudadores competentes facilitar las instalaciones y servicios de seguridad aeroportuaria, ambientales, de navegación aérea y de aviación apropiados en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un retorno razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se aplique un cargo se proporcionarán de manera eficiente y económica teniendo en cuenta los reglamentos nacionales que se encuentren vigentes.

3. Cada Parte Contratante alentará las consultas entre las autoridades u organismos recaudadores competentes en su Territorio y la(s) Aerolínea(s) que utilicen los servicios e instalaciones, y alentará que las autoridades u organismos recaudadores competentes y la(s) Aerolínea(s) intercambien la información que pueda resultar necesaria para permitir una revisión precisa de la justificación de los cargos de acuerdo con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada una de las Partes Contratantes alentará que las autoridades recaudadoras competentes entreguen a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cargos para que los usuarios puedan expresar su opinión antes de que se realicen los cambios.

4. No se considerará que una de las Partes Contratantes ha infringido una disposición del presente Artículo, a menos que: (i) no efectúe una revisión del cargo o práctica que sea objeto de queja por parte de la otra Parte Contratante, dentro de un período de tiempo razonable; o (ii) luego de dicha revisión, no adopte todos los pasos que estén dentro de sus facultades para remediar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

## Artículo 11

### *Transferencia de fondos*

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir, desde el Territorio de venta a su Territorio de origen, todos los ingresos locales que excedan los gastos locales en el Territorio de venta, correspondientes a la venta del transporte aéreo y las actividades asociadas que estén directamente vinculadas a los Servicios Aéreos. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas,

realizadas directamente o a través de agentes, de los Servicios Aéreos y los servicios adicionales o complementarios, y el interés comercial normal devengado por dichos ingresos durante el depósito en espera de la transferencia.

Sobre una base de la reciprocidad, se permitirá la conversión y el envío de dichos ingresos sin restricciones, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones corrientes que esté vigente en el momento en que dichos ingresos se presenten para conversión y envío, y no estarán sujetos a ningún tipo de cargo, excepto los que normalmente realicen los bancos por llevar a cabo dicha conversión y envío.

2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante recibirá(n) la aprobación para dicha transferencia en el plazo más corto, preferiblemente treinta (30) días transcurridos desde la solicitud, en cualquier moneda, al tipo de cambio oficial aplicable a la conversión de la moneda local, a la fecha de venta.

3. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a efectuar la transferencia real al recibir la aprobación.

## CAPÍTULO V

### DISPOSICIONES REGULATORIAS

#### Artículo 12

##### *Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos*

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su Territorio, de aeronaves que lleven a cabo Servicios Aéreos Internacionales o a la operación y navegación de dichas aeronaves dentro de su Territorio, serán cumplidos por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante a su entrada, durante su permanencia y hasta su salida de dicho Territorio.

2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relacionados con materias de inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, despacho, aduanas y cuarentena deberán ser cumplidos por tripulaciones o pasajeros y/o en con respecto a la carga y el correo transportados por aeronaves de la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, a su entrada en, durante su permanencia y hasta su salida del Territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito a través del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no salgan del área del aeropuerto reservada para tal propósito, excepto en lo que respecta a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, solo estarán sujetos a un control simplificado.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia injustificada y/o anticompetitiva a ninguna otra Aerolínea que preste Servicios Aéreos Internacionales similares, sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y regulaciones similares; o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tránsito aéreo e instalaciones asociadas que se encuentren bajo su control.

5. Cada Parte Contratante, a solicitud de la otra Parte Contratante, proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes a los que hace referencia el presente Acuerdo.

#### Artículo 13

##### *Reconocimiento de certificados y licencias*

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o validados de conformidad con las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y que aún sean válidos, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los Servicios Acordados, siempre que los requisitos conforme a los cuales tales certificados o licencias hayan sido emitidos o validados estén en un nivel igual o superior a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para efectos de los vuelos realizados sobre su Territorio o de los aterrizajes efectuados dentro de su propio Territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados para sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

## Artículo 14

### *Seguridad Operacional*

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento que se realicen consultas sobre normas de seguridad operacional en cualquier área relacionada con instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves o la operación de estas, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de treinta (30) días transcurridos desde que se haya presentado tal solicitud.
2. Cuando los Países Bajos hayan designado a una Aerolínea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos que correspondan a la otra Parte Contratante en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo se aplicarán igualmente a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro de la Unión Europea y con respecto a la autorización de operación de esa Aerolínea.
3. Si, después de las consultas mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, una Parte Contratante considerara que la otra Parte Contratante no estuviera manteniendo ni administrando de manera efectiva normas y requisitos de seguridad en cualquiera de dichas áreas, los cuales sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante deberá notificar a la otra Parte Contratante dicha constatación y los pasos que se consideren necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. El hecho de que la otra Parte Contratante no tome las medidas adecuadas dentro de quince (15) días o de un período más largo que se acuerde, será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Revocación y Suspensión de Autorización) del presente Acuerdo.
4. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier Aeronave operada por una Aerolínea de una Parte Contratante o, conforme a un acuerdo de arrendamiento, en nombre de la Aerolínea o Aerolíneas de una Parte Contratante, en servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del Territorio de la otra Parte Contratante, ser sometida a una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación como las condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones de rampa), siempre que esto no conduzca a un retraso injustificado.
5. Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa diera lugar a:
  - a. preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
  - b. preocupaciones serias de que existe una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,la Parte Contratante que realice la inspección tendrá, para efectos del Artículo 33 del Convenio, la libertad de concluir que los requisitos conforme a los cuales se hubieran emitido o validado los certificados o licencias para esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, o que los requisitos conforme a los cuales se opere esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.
6. En el caso de que el acceso para efectos de realizar una inspección de rampa una aeronave operada por la Aerolínea o Aerolíneas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, sea negado por el representante de esa Aerolínea o Aerolíneas, la otra Parte Contratante tendrá la libertad de inferir que existen inquietudes graves del tipo mencionado en el párrafo 5 del presente Artículo y de llegar a las conclusiones a las que se hace referencia en dicho párrafo.
7. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte Contratante en caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consultas u otras, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de la operación de la Aerolínea.
8. Cualquier acción realizada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 3 o 7 del presente Artículo se suspenderá una vez que el fundamento para la realización de dicha acción deje de existir.
9. Cada Parte Contratante se asegurará de que la(s) Aerolínea(s) Designada(s) cuente(n) con servicios de comunicación, instalaciones de aviación y meteorológicas y cualquier otro servicio necesario para la operación segura de los Servicios Acordados.



## Artículo 15

### *Seguridad de la aviación*

1. Las Partes Contratantes reafirman, de conformidad con los derechos y obligaciones que les asistan en virtud del derecho internacional, que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de los derechos y obligaciones que les asistan en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio o protocolo sobre seguridad de la aviación que las Partes Contratantes hayan suscrito.
2. Cuando sea solicitado, las Partes Contratantes se prestarán recíprocamente la ayuda necesaria para evitar cualesquiera actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilegales contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que estas sean aplicadas por ellas, con las prácticas recomendadas establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio. Las Partes Contratantes exigirán que los operadores de aeronaves de su registro o los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su Territorio o, en el caso de los Países Bajos, los operadores de aeronaves que estén establecidos en su Territorio conforme a los Tratados de la Unión Europea y tengan licencias de operación válidas de conformidad con la legislación de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su Territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación. En el presente párrafo, la referencia a las normas de seguridad de la aviación incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante pertinente.
4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se tomen medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger las aeronaves, inspeccionar a los pasajeros y sus artículos de mano, y llevar a cabo los controles apropiados de la tripulación, la carga (incluido el equipaje de bodega) y las Provisiones antes y durante las labores de embarque o carga, y que esas medidas sean ajustadas para enfrentar cualquier amenaza mayor. Cada Parte Contratante acuerda que su(s) Aerolínea(s) Designada(s) deberá(n) observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 del presente Artículo que sean requeridas por la otra Parte Contratante para entrar, salir o permanecer dentro del Territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también considerará positivamente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de aplicar medidas especiales de seguridad razonables para enfrentar una amenaza particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilegales contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar lo más rápido posible tal incidente o amenaza, de forma que conlleve un riesgo mínimo para la vida.
6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no ha cumplido con las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 (treinta) días siguientes a dicha solicitud. Estas consultas tendrán por objeto llegar a un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar los motivos de preocupación más inmediatos y adoptar, en el marco de las normas de seguridad de la OACI, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad apropiadas.
7. Cada Parte Contratante adoptará las medidas que se consideren factibles para asegurar que una aeronave que sea objeto de un apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, que haya aterrizado en su Territorio, sea retenida en tierra a menos que su salida sea necesaria en razón del deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas serán adoptadas sobre la base de consultas mutuas.

## Artículo 16

### *Medioambiente*

1. Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medioambiente promoviendo el desarrollo sustentable de la aviación.
2. Las Partes Contratantes reconocen la necesidad de adoptar las medidas apropiadas para prevenir o abordar de otra forma el impacto ambiental causado por el transporte aéreo, siempre y cuando dichas medidas sean plenamente compatibles con los derechos y obligaciones que les asistan en virtud del derecho internacional.

## Artículo 17

### *Sistemas de reservas por computadora*

1. Los proveedores de sistemas de reservas informatizados (en adelante CRS, *Computer Reservation Systems*) que operen en el Territorio de una Parte Contratante tendrán derecho a traer, mantener y poner a disposición en el Territorio de la otra Parte Contratante sus CRS de forma gratuita a agencias de viajes o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con viajes, siempre y cuando los CRS cumplan con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte Contratante.
2. Las Partes Contratantes anularán cualquier requisito existente que pueda restringir el libre acceso de los CRS de una Parte Contratante al mercado de la otra Parte Contratante, o limitar de otra forma la competencia. Las Partes Contratantes se abstendrán de adoptar tales requisitos en el futuro.
3. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se imponga en su Territorio a los proveedores de CRS de la otra Parte Contratante requisitos relativos a pantallas de CRS diferentes de aquellos impuestos a sus propios proveedores de CRS o a cualquier otro CRS que opere en su mercado. Ninguna de las Partes Contratantes impedirá la celebración de acuerdos entre los proveedores de CRS, sus proveedores y sus suscriptores relacionados con el intercambio de información de servicios de viaje y que faciliten que se muestre a los consumidores una información exhaustiva e imparcial, o el cumplimiento de los requisitos reglamentarios en pantallas neutrales.
4. Los propietarios y operadores de CRS de una Parte Contratante que cumplan con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte Contratante, si los hubiera, tendrán la misma oportunidad de poseer CRS dentro del Territorio de la otra Parte Contratante que los propietarios y operadores de cualquier otro CRS que esté operando en el mercado de esa Parte Contratante.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

## Artículo 18

### *Consultas y enmiendas*

1. En un espíritu de estrecha colaboración, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán efectuar periódicamente consultas recíprocas con el fin de asegurar la interpretación, aplicación, implementación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar la realización de consultas con objeto de enmendar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de sesenta (60) días transcurridos desde la fecha de recepción de la solicitud por la otra Parte Contratante, a menos que se acuerde otra cosa. Dichas consultas podrán llevarse a cabo mediante discusión o por correspondencia.
3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo y/o de su Anexo será acordada por las Partes Contratantes y se efectuará mediante un intercambio de notas diplomáticas. Dicha enmienda entrará en vigencia de conformidad con las disposiciones del Artículo 24 (Entrada en vigencia) del presente Acuerdo.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, cualquier enmienda del Anexo del presente Acuerdo podrá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigencia en una fecha a determinar en las notas diplomáticas.

## Artículo 19

### *Solución de controversias*

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.
2. Si las Partes Contratantes no lograran llegar a un acuerdo mediante negociación, se podrá someter la controversia, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno designado por cada Parte Contratante y el tercero acordado por los dos árbitros elegidos de esa forma, siempre y cuando dicho tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días transcurridos desde la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota diplomática de la otra Parte Contratante que solicite el arbitraje de la controversia, y se acordará el tercer árbitro dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no designara a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días, o si no se acordara la designación del tercer árbitro dentro del período indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe a un árbitro o árbitros. Si el presidente fuera nacional del mismo país que una de las Partes Contratantes, el vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por ese motivo realizará la designación.
3. Las Partes Contratantes acuerdan que el tribunal arbitral estará facultado para establecer sus reglas de procedimiento para el arbitraje.
4. Las Partes Contratantes acuerdan cumplir con cualquier decisión que se haya adoptado de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSICIONES FINALES

## Artículo 20

### *Terminación*

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, sobre su decisión de terminar el presente Acuerdo.
2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo de ambas Partes Contratantes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación enviada por la otra Parte Contratante, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de tal notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## Artículo 21

### *Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional*

El presente Acuerdo se registrará ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

## Artículo 22

### *Aplicación de acuerdos y convenios multilaterales*

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicables al presente Acuerdo.
2. Si entrara en vigencia cualquier acuerdo o convención multilateral, aceptados por ambas Partes Contratantes, en relación con cualquier materia incluida en el presente Acuerdo, las disposiciones pertinentes de ese acuerdo o convención multilateral sustituirán las disposiciones del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán realizar consultas mutuas para determinar las consecuencias para el presente Acuerdo de la sustitución que se menciona en el párrafo 2 del presente Artículo, y para acordar las enmiendas requeridas a este Acuerdo.

## Artículo 23

### *Aplicación del Acuerdo*

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará al Territorio de la parte europea de los Países Bajos, así como al Territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

## Artículo 24

### *Entrada en vigencia*

1. El presente Acuerdo entrará en vigencia el primer día del segundo mes siguiente a la fecha de la última notificación por escrito enviada a través de la vía diplomática, mediante la cual las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se ha dado cumplimiento a las formalidades y requisitos constitucionales para la entrada en vigencia en sus respectivos países.

2. Las disposiciones del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República de Chile sobre servicios aéreos, firmado en Santiago de Chile el 13 de julio de 1962, dejarán de tener efecto en las relaciones entre la parte europea y la parte caribeña de los Países Bajos y la República de Chile, en la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en Santiago de Chile, el 24 de mayo 2021, en dos ejemplares originales, en inglés, neerlandés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

*Por el Reino de los Países Bajos,*

HARMAN IDEMA

*Por la República de Chile,*

RODRIGO YÁÑEZ BENÍTEZ

---

## **Anexo**

Lista de otros Estados mencionados en el Artículo 3 y 4 del presente Acuerdo:

- a) República de Islandia (conforme al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- b) Principado de Liechtenstein (conforme al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- c) Reino de Noruega (conforme al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
- d) Confederación Suiza (conforme al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo).

---

## **D. PARLEMENT**

Het Verdrag, met Bijlage, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met Bijlage, kan worden gebonden.

## **G. INWERKINGTREDING**

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 24, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving langs

diplomatieke weg waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

Uitgegeven de *vierde* juni 2021.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A.M. KAAG