

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2015 Nr. 22

A. TITEL

*Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Colombia;
(met bijlage)
Bogota, 24 november 2014*

B. TEKST

**Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Colombia**

Preambule

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Colombia, 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 van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Colombia 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 „luchtvaartautoriteiten” verstaan: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Milieu, en wat de Republiek Colombia betreft, de burgerluchtvaartautoriteit, of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
 - b. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan: respectievelijk de internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de bijlage bij dit Verdrag;
 - c. wordt onder „Verdrag” verstaan: dit Verdrag en de bijlage erbij opgesteld voor de toepassing ervan, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de bijlage;
 - d. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder „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 omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
 - g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag (Aanwijzing en verlening van vergunningen);
 - h. wordt onder „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 „boordproviand in entrepot” verstaan: voorraden die tijdelijk in douane-entrepot blijven;
 - j. wordt onder „tarief” verstaan: elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle

natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en 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 die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
 - k. wordt onder „grondgebied” verstaan: de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend.
 - l. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan: een heffing die door de bevoegde autoriteiten wordt opgelegd of mag worden opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaveneigendommen of -voorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht;
 - m. wordt onder „capaciteit” verstaan: de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
 - n. wordt onder „luchtvrachtdienst” verstaan: elke luchtdienst met een luchtvaartuig voor uitsluitend vracht en post voor het publiek;
 - o. wordt onder „bijlage” verstaan: de bijlage of bijlagen bij dit Verdrag of een wijziging ervan. De bijlage is een integrerend onderdeel van het Verdrag, en tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald vormt elke verwijzing naar het Verdrag tevens een verwijzing naar de bijlage;
 - p. wordt onder „internationaal luchtvervoer” verstaan: het vervoer van personen, bagage, vracht en post die op het grondgebied van de ene staat aan boord komen met een bestemming in een andere staat;
 - q. wordt onder „verdragsluitende partij” verstaan: een staat die er formeel mee heeft ingestemd door dit Verdrag te worden gebonden;
 - r. wordt onder „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 inzake het functioneren van de Europese Unie;
 - s. wordt onder het „Caribische deel van Nederland” verstaan: de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - t. betekent de uitdrukking „Nederland”:
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - u. wordt onder „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, behoudens andersluidende bepalingen in de bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:

- a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
- c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer van passagiers, respectievelijk het laden en lossen van bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd;

2. De burgerluchtvaartuigen van de gevestigde luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag genieten na kennisgeving aan de luchtvaartautoriteiten tevens de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a en b, van dit artikel.

3. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Verdragsluitende Partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij (cabotage).

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 of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan elke aldus door de andere Verdrag-

sluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste exploitatievergunningen, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen inzake 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 via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

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,

ii. het toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend door Nederland,

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 Colombia:

i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Colombia en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Colombia, en

ii. het toezicht op de aangewezen luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend door de Republiek Colombia; en dat:

d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 16 (Veiligheid) en artikel 17 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast;

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 internationaal luchtvervoer.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking en schorsing van vergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken, wanneer:

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie of niet 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 niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing, en

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

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland, en

ii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Nederland; en

iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;

c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Colombia:

i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Colombia of niet beschikt over een geldige

- exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Colombia, en
- ii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Colombia;
 - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 14 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) na te leven;
 - e. de andere Verdragsluitende Partij de in artikel 16 (Veiligheid) vervatte normen niet handhaaft en toepast;
 - f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, die de vergunning beoordeelt, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op 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 het eerste lid van dit artikel, worden de in 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 de Verdragsluitende Partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij in overeenstemming met artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III

COMMERCIEËLE BEPALINGEN

Artikel 5

Tarieven

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder „tarieven” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de tarieven en voorwaarden voor agentschappen en andere aanvullende diensten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post.

2. Elke Verdragsluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Geen van de Verdragsluitende Partijen verlangt van haar luchtvaartmaatschappij(en) dat zij andere luchtvaartmaatschappijen raadpleegt (raadplegen) over de tarieven die zij in rekening brengt (brengen) of voorstelt (voorstellen) voor diensten waarop dit Verdrag van toepassing is.

3. Elk van de Verdragsluitende Partijen kan kennisgeving of indiening verlangen van door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij in rekening te brengen tarieven.

4. Het ingrijpen door de Verdragsluitende Partijen is beperkt tot:

a. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;

b. het voorkomen van tarieven waarvan de toepassing concurrentiebeperkend gedrag vormt dat de concurrentie belemmert, beperkt of verstoort of een concurrent buiten een route houdt, of dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg heeft of uitdrukkelijk ten doel heeft;

c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of onrechtstreekse overheidssubsidie of -steun; en

d. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn, indien er aanwijzingen zijn die wijzen op een oogmerk de concurrentie uit te schakelen.

5. Geen van de Verdragsluitende Partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij. Indien een van de Verdragsluitende Partijen van mening is dat een dergelijk tarief strijdig is met het bepaalde in het vierde lid van dit artikel, kan zij verzoeken om overleg teneinde de andere Verdragsluitende Partij in kennis te brengen van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk 14 dagen na de ontvangst van het verzoek. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.

6. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven worden ingediend bij het „land van herkomst”. Het Europese Gemeenschapsrecht is evenwel van toepassing op de tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Colombia voor vervoer dat geheel binnen de Europese Unie plaatsvindt in rekening dienen te worden gebracht.

7. Zodra een luchtvaartmaatschappij van een van de Verdragsluitende Partijen een tarief ingevolge haar nationale recht toepast op een over-

eengekomen dienst uit de routetabel, zijn de luchtvaartmaatschappijen van de andere partijen gerechtigd hetzelfde tarief toe te passen.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Verdragsluitende Partij heeft (hebben) het recht:

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 eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en 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, via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;

c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Verdragsluitende Partij heeft (hebben) het recht het in verband met het verzorgen van luchtvervoer 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.

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 of capaciteit. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling of gronddiensten verricht door 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. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de overeengekomen 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 of lease-regelingen, met:

i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;

ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing als vervolg op een internationale vlucht;

iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;

iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land.

b. alle luchtvaartmaatschappijen die de bovengenoemde diensten exploiteren of aanbieden dienen te beschikken over de desbetreffende vergunningen en dienen te voldoen aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

c. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de Verdragsluitende Partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de Verdragsluitende Partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

d. bij het aanbieden van diensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop 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.

e. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide Verdragsluitende Partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of zee voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden 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 zee of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of zee te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of zee, met inbegrip van vervoer over land en/of zee geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattend tarief voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

7. De bovengenoemde 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

Operationele flexibiliteit

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zal in staat zijn voor de exploitatie van de uit hoofde van dit Verdrag toegestane diensten haar eigen luchtvaartuig of luchtvaartuigen te gebruiken die zijn geleased, gecharterd of uitgewisseld via een overeengekomen contract tussen luchtvaartmaatschappijen (van beide partijen of derde landen) die voldoet aan de regels en voorschriften van beide partijen.

2. Onverminderd het eerste lid van dit artikel zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen in staat zijn gebruik te maken van geleasede luchtvaartuigen (of luchtvaartuigen en bemanning) van een andere maatschappij, mits dit er niet toe leidt dat de leasende luchtvaartmaatschappij verkeersrechten uitoefent waarover zij niet beschikt volgens het beleid en de richtlijnen van elke partij.

3. Op elk deel van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationaal luchtvervoer verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven 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 Ver-

dragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

4. 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 regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.

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

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. Elke Verdragsluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. Elke Verdragsluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktverwegingen in overeenstemming met de tussen de Verdragsluitende Partijen overeengekomen frequenties. In overeenstemming met dit recht kan geen van de Verdragsluitende Partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Verdragsluitende Partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere

eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 9

Unieke identificatiecode

Elke partij aanvaardt de vergunning voor de identificatiecode die de andere Verdragsluitende Partij aan haar luchtvaartmaatschappijen heeft toegekend ter aanduiding van hun vluchten.

HOOFDSTUK IV

FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 10

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, alsmede 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 heffingen en belastingen 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 uitrustingsstukken, 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 heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht 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 Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, 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 vergelijkbare rechten.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij contracten heeft 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.

Artikel 11

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan een luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij kunnen worden opgelegd door en eventueel onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere Verdragsluitende Partij dienen juist, rechtvaardig en niet onredelijk discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden opgelegd aan 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.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan een luchtvaartmaatschappij 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 voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en beveiliging van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk ren-

dement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke Verdragsluitende Partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen 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 12

Dubbele belasting

Bij kwesties op het gebied van belastingheffing zijn de partijen gehouden aan hun nationale wetgeving. Beide partijen dienen te onderhandelen over een verdrag op dit terrein teneinde dubbele belastingheffing te vermijden.

Artikel 13

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij (luchtvaartmaatschappijen) van elke Verdragsluitende Partij heeft (hebben) het recht het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten, bijkomende of aanvul-

lende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij (luchtvaartmaatschappijen) van elke Verdragsluitende Partij verkrijgt (verkrijgen) binnen ten hoogste zestig (60) 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 (luchtvaartmaatschappijen) van elke Verdragsluitende Partij heeft (hebben) het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

HOOFDSTUK V

BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

Artikel 14

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Verdragsluitende Partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Verdragsluitende Partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het 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 of namens bemanningen, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, zodra deze op het grondgebied van de genoemde Verdragsluitende Partij binnenkomen 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 wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Geen van de Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Verdragsluitende Partij 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 verschafft de andere Verdragsluitende Partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 15

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene Verdragsluitende Partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven – in het geval van het Europese deel van Nederland mede in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de EU – en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst vast te stellen 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.

Artikel 16

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 bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien een Verdragsluitende Partij na dergelijk overleg 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 zestig (60) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 van dit Verdrag (Intrekking en schorsing van vergunningen).

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens een luchtvaartmaatschappij 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.

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

a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip 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 bijgehouden en vastgelegd,

staat het de Verdragsluitende Partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke het bewijs of de vergunning ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere Verdragsluitende Partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor

ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

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

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

8. Elke Verdragsluitende Partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 17

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 veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging integraal 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 Den Haag 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 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 kneedbare explosieven teneinde deze traceerbaar te maken, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de Verdragsluitende Partijen toetreden.

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. Zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd 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 lading (met inbegrip van ruimbagage) en de boordproviand en dat deze maatregelen bij toeneemende dreiging worden aangepast. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid bedoelde normen voor de beveiliging van de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere Verdragsluitende Partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. Elke Verdragsluitende Partij neemt tevens een verzoek van de andere Verdragsluitende Partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

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 die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en met

zo min mogelijk risico 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 onverwijld overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 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 veiligheidssituatie.

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 van de beschermen. Waar mogelijk worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

HOOFDSTUK VI

PROCEDURELE BEPALINGEN

Artikel 18

Dienstregeling

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Verdragsluitende Partij voldoet aan de wet- en regelgeving en procedures voor de indiening van geldige schema's en routes voor passagiersdiensten van de andere verdragsluitende partij. De twee partijen stemmen ermee in zich flexibel op te stellen op dit gebied. In elk geval waarin een Verdragsluitende Partij meent dat de goedkeuring van schema's en routes van de andere Verdragsluitende Partij kunnen leiden tot discriminatoire praktijken jegens de luchtvaartmaatschappijen van die verdragsluitende partij, kan zij een identieke procedure invoeren voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij. De desbetreffende luchtvaartmaatschappij wordt binnen tien (10) werkdagen in kennis gesteld van de beslissing.

Artikel 19

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke Verdragsluitende Partij kunnen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij en/of haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen op haar verzoek periodiek statistieken of andere informatie verlangen die redelijkerwijs verlangd mogen worden ter beoordeling van de aangeboden capaciteit bij de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde verdragsluitende partij. Deze rapporten bevatten informatie over de hoeveelheid verkeer verricht door deze luchtvaartmaatschappijen via de overeengekomen diensten en de punten van aan en van boord gaan van dat verkeer ten behoeve van marktonderzoek door de overheid.

Artikel 20

Overleg

Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over dit Verdrag. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

Artikel 21

Wijzigingen

1. Dit Verdrag wordt gewijzigd door middel van een diplomatieke notawisseling en de wijzigingen worden van kracht op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving waarin beide Verdragsluitende Partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid hierboven, worden wijzigingen van de bijlage bij dit Verdrag bij diplomatieke notawisseling tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en worden deze van kracht op een in de notawisseling te bepalen datum.

Artikel 22

Beslechting van geschillen

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijeneen geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te goeder trouw te

beslechten door middel van bilaterale onderhandelingen. De geschillenbeslechting vangt aan op de eerst mogelijke datum, maar uiterlijk zestig (60) dagen na het ontstaan van het geschil. Beide partijen komen een termijn overeen waarbinnen het geschil moet zijn beslecht.

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 Voorzitter de nationaliteit van een van de partijen bezit, dient de Vicevoorzitter met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten. In alle gevallen dient de derde scheidsman afkomstig te zijn van een derde staat, op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht en te bepalen waar de arbitrage dient plaats te vinden.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

4. De kosten van het scheidsgerecht zelf worden gelijkelijk gedragen door de verdragsluitende partijen.

5. Indien en zo lang een van de Verdragsluitende Partijen de beslissing genomen op grond van het tweede lid niet naleeft, kan de andere Verdragsluitende Partij de uit hoofde van dit Verdrag verleende rechten of privileges beperken, weigeren of intrekken jegens de Verdragsluitende Partij of luchtvaartmaatschappij waarvan is vastgesteld dat deze in verzuim is.

Artikel 23

Milieu

1. De partijen onderschrijven de noodzaak van bescherming van het milieu door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen zijn voornemens samen te werken bij het vaststellen van kwesties die verband houden met de gevolgen van de internationale luchtvaart voor het milieu.

2. De partijen erkennen het belang van samenwerking bij het bestuderen en beperken van de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu en te waarborgen dat elke maatregel volledig verenigbaar is met de doelstellingen van dit Verdrag.

3. De partijen onderschrijven en bevorderen de uitwisseling van informatie en regelmatige dialoog tussen deskundigen ter bevordering van samenwerking bij de aanpak van de milieugevolgen van de internationale luchtvaart, over onder meer:

- a. onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaart-technologie;
- b. innovatie op het gebied van beheer van luchtvaartverkeer teneinde de milieugevolgen van de luchtvaart te beperken;
- c. onderzoek naar en ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen voor de luchtvaart;
- d. het uitwisselen van ideeën over kwesties rond de milieugevolgen van de internationale luchtvaart; en
- e. het monitoren van lawaai en mitigerende maatregelen teneinde de milieugevolgen van de luchtvaart te beperken.

4. Niets in dit Verdrag mag zodanig worden uitgelegd dat daardoor de bevoegdheden van de bevoegde autoriteiten van een partij om passende maatregelen te nemen teneinde milieugevolgen van luchtvervoer te voorkomen of anderszins aan te pakken worden beperkt, mits deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het internationale recht.

HOOFDSTUK VII
SLOTBEPALINGEN

Artikel 24

Duur en 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 mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 25

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 26

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag 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 het Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van het Verdrag overeen te komen.

Artikel 27

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 28

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

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

GEDAAN te Bogotá op 24 november 2014

in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Nederlandse, de Engelse en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

LILIANNE PLOUMEN
Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking

Voor de Republiek Colombia

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR
Minister van Buitenlandse Zaken

Bijlage:

Routetabel

1. Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

alle punten in het Koninkrijk der Nederlanden – alle tussenliggende punten – alle punten in Colombia – alle verder gelegen punten

2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Colombia:

alle punten in Colombia – alle tussenliggende punten – alle punten in het Koninkrijk der Nederlanden – alle verder gelegen punten

2. *Passagiersdiensten/gecombineerde passagiers-vracht-diensten*

a. Op grond van dit Verdrag hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht de met de luchtvaartautoriteiten overeengekomen frequenties uit te voeren met elk type luchtvaartuig in elke configuratie.

b. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Verdragsluitende Partij beschikken op de in deze bijlage omschreven routes volledig over derde en vierde verkeersvrijheidsrechten.

c. Beide Verdragsluitende Partijen kunnen gezamenlijk aanvullende capaciteit overeenkomen voor de aanpak van bijzondere marktsituaties.

3. *Uitsluitend vrachtdiensten*

a. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Verdragsluitende Partij beschikken op de in deze bijlage omschreven routes volledig over derde, vierde, vijfde en zesde verkeersvrijheidsrechten.

b. exploiteren vluchten in een of beide richtingen;

c. beëindigen een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij;

d. combineren verschillende vluchtnummers in een vlucht;

e. doen elke combinatie en in elke volgorde punten aan op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verdergelegen punten;

f. slaan landingen op een of meer punten over;

g. brengen op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen over naar een ander van haar luchtvaartuigen;

h. doen punten aan achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en bevelen deze aan als doorgaande diensten;

i. verrichten tussenlandingen op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen;

- j. verrichten verkeer in transit via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij; en
- k. combineren ongeacht de herkomst ervan verkeer in hetzelfde luchtvaartuig;
- l. zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Colombia¹⁾

Preamble

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Colombia, 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 of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Colombia for 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 the Environment; for the Republic of Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;

¹⁾ Kennelijk dient hier gelezen te worden: „Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Colombia”.

b) the terms “Agreed Service” and “Specified Route” mean: International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

c) the term “Agreement” means: this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;

d) the terms “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” 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 Specified Route 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 that 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 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 of this Agreement (Designation and Authorization);

h) the term “Stores”, means: articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;

i) the term “Bonded Stores” means: Stores that are temporarily kept under customs custody;

j) the term “Price” means: any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

(I) the conditions governing the availability and applicability of a Price; and

(II) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;

k) the term “Territory” shall be the one mentioned in Article 2 of the Chicago Convention.

l) the term “User Charge” means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

m) the term “Capacity” means: the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);

n) the term “All Cargo Air Service”: refers to every air service done by an aircraft exclusively for cargo and mail public transportation;

o) the term “Annex” means the annex or annexes to this Agreement or an amendment to it or them. The annex is an integral part or the

Agreement, and whatever reference is made to the agreement, is a reference to the annex too, unless is stipulated clearly otherwise;

p) the term “International Air Transportation” is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

q) the term “Contracting Party” is a State which has formally agreed to be bound by this agreement.

r) the term “EU Member state” means: a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;

s) the term “Caribbean part of the Netherlands” means: the islands of Bonaire, Saba and Saint Eustatius;

t) the term “the Netherlands” means:

(i) the European part of the Netherlands, and

(ii) the Caribbean part of the Netherlands;

u) the term “residents of the Caribbean part of the Netherlands” means: residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originated 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, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air transportation by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its Territory without landing;

b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and

c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.

2. The civil aircraft of the established airlines in each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2.1 a) and b) of this Article upon notification to the aeronautical authorities.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

Article 3

Designation and Authorization

1. Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more Airlines to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.

2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:

a) in the case of an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:

- (i) it is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law, and
- (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU 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, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

b) in the case of an Airline in Iceland is designated by the Government of Iceland:²⁾

- (i) it 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,
- (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands,
- (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;

²⁾ Kennelijk dient hier gelezen te worden: „in the case of an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:”.

- c) in the case of an Airline is designated by the Republic of Colombia:
 - (i) it is established in the Territory of the Republic of Colombia and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Colombia, and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Colombia.
 and that:
 - d) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security);
 - e) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.

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

Article 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party:
 - a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) it is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law, and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation, and
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) it is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have 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 not exercised or maintained by the Netherlands, and
- (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 Colombia:
 - (i) it is not established in the Territory of the Republic of Colombia or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Colombia, and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic of Colombia.
- d) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 14 (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 16 (Safety);
- f) in the event of failure by such Airline 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;
- 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 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, 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 17 (Aviation Security).

CHAPTER III

COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Prices

1. For the purposes of this agreement, the term “tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight, and the conditions under which those prices apply, including prices and con-

ditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each Designated Airline(s) based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their Airline(s) to consult other Airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this agreement.

3. Either Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the misuse of a dominant position;

b) the prevention of tariffs whose application constitutes an anti-competitive behavior which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route;

c) the protection of Airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and

d) the protection of Airline(s) from prices which are artificially low, when evidence exists as to an intent to eliminate competition.

5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an Airline(s) of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 4 above, it may request consultations to notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall take effect or continue in effect.

6. The tariffs to be charged by the Designated Airline(s) of either Contracting Party shall be submitted to the "Country of Origin". However, the tariffs to be charged by the designated airlines of the Republic of Colombia for carriage wholly within the European Union shall be subject to EU law.

7. Once a price is applied by an airline of either Contracting Party under its domestic law, for any agreed service on the Route Schedule Annex, airlines of such other Parties shall have the right to apply the same rate.

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 airway bill, both its own tickets and/or airway bills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the Territory of the other Contracting Party 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;

c) to sell such transportation and ancillary or supplemental services 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 transportation and ancillary or supplemental services.

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, select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right shall be subject only to constraints justified by specific constraints of available space or capacity. 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. In operating or holding out the Air Services on the Specified 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, code-sharing and leasing arrangements, with:

- (i) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
- (ii) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share as continuation of an international flight;
- (iii) the Designated Airline(s) of a third country;
- (iv) a cargo surface transportation provider of any country.

b) all airlines operating or holding out the above services shall hold the appropriate authorization and shall meet the requirements normally applied to such arrangements.

c) 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;

d) when holding out 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.

e) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation 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 Airlines, 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.

7. 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

Operational flexibility

1. Each designated airline will be able in the operations of the authorized services in this agreement, use its own aircrafts or aircrafts which have been leased, chartered, or interchanged through a celebrated contract between airlines (from both parties or third countries) fulfilling the rules and regulations of each Party.

2. With binding to paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each one of the parties will be able to use leased aircrafts (or aircraft and crew) of another company, if it does not cause the lease-holder airline exercise traffic rights it does not have, according to the policies and guidelines of each Party.

3. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified 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.

4. 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.

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

Article 8

Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace in accordance with the frequencies agreed upon between the Contracting Parties. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 9

Unique Designator Code

Each Party shall accept the authorization of the designator code that the other Contracting Party has granted to its airlines to identify its flights.

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 10

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 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 Articles 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 above.

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(s) of one Contracting Party has 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.

Article 11

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 appointed among categories of users. In any event, any such Users Charges shall be assessed on the Airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.

2. User Charges imposed on the 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.

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 12

Double Taxation

On taxation matters, the parties shall be held to their national legislation. Both parties should negotiate an agreement on this matter to avoid double taxation.

Article 13

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 the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most sixty (60) 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 on receipt of approval.

CHAPTER V

REGULATORY PROVISIONS

Article 14

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, 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, 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 preference to any other Airline 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 15

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party, including, in the case of the European part of The Netherlands, in accordance with EU laws and regulations, and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 16

Safety

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

2. If, following such consultations, 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 sixty (60) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed, pursuant to Article 16 of the Convention, that any Aircraft operated by 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 docu-

ments 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.

4. 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 certificate 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.

5. 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 3 above 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 4 above arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. 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.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. 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 operations of the Agreed Services.

Article 17

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically 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 Marketing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention 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 standards of aviation security 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. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their Territory, 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 above, required by the other Contracting Party for entrance

into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon 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 provide mutual assistance 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 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.

CHAPTER VI

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 18

Timetable

The designated airline(s) of each Contracting Party shall comply with legislation, regulations, laws and the procedures for registration of valid schedules and itineraries for passenger services of the other Contracting Party. The two parties agree to be agile in this matter. In any case when a Contracting Party considers that the approval of schedules and routes of the other Contracting Party can lead to discriminatory practices on the airlines of that Contracting Party, it may implement a procedure identi-

cal to the designated airlines of the other Contracting Party. The designated airline concerned shall be notified of the decision within ten (10) working days.

Article 19

Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party may require to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and/or its designated airlines, at its request, periodic statistics or other information that reasonably may be required to review the capacity offered in operating the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. These reports shall include information about the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and points of embarkation and disembarkation of such traffic for the purpose of governmental market research.

Article 20

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives a request unless otherwise agreed upon.

Article 21

Amendments

1. This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall come into force on the date of the later written notification in which the Contracting Parties have informed each other of the completion of their respective constitutional requirements.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 above any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the notes.

Article 22

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 in good faith to settle their dispute by bilateral negotiations. This settlement of disputes shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days after the dispute arises. Both parties shall agree on the period within which the dispute should be resolved.

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 has the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice president who is not disqualified for that reason will appoint the arbitrator(s). In all cases, the third arbitrator shall be from a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place of arbitration to be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the Tribunal itself shall be paid equally by the Contracting Parties.

5. When and while any of the Contracting Parties shall not comply with the decision issued under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, deny or revoke any right or privileges granted under this Agreement to the Contracting Party or airline designated as having failed.

Article 23

Environment

1. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of international aviation on the environment.

2. The Parties recognize the importance of working together, to consider and minimize the effects of aviation on the environment, and to ensure that any measure is fully consistent with the objectives of this Agreement.

3. The Parties endorse and should encourage the exchange of information and regular dialogue among experts to enhance cooperation on addressing international aviation environmental impacts including:

- a) on research and development of environmentally-friendly aviation technology;
- b) in air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
- c) on research and development of renewable fuels for aviation;
- d) exchange of views on issues dealing with the environmental effects of international aviation; and
- e) in noise monitoring and mitigation measures with a view to reducing the environmental impacts of aviation.

4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Party to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 24

Duration and 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 ter-

minate 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) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Registration with ICAO

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

Article 26

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 the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

Article 27

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 28

Entry into Force

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have in-

formed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

DONE in Bogota on November 24, 2014.

In two original copies, in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic.

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

For the Kingdom of the Netherlands

LILIANNE PLOUMEN
Minister for Foreign Trade and Development Cooperation

For the Republic of Colombia

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR
Minister for Foreign Affairs

Annex:

Route schedule

1. Route Schedule

1. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:
All Points in the Kingdom of the Netherlands – All Intermediate points – All Points in Colombia – All points beyond
2. For the Designated Airline(s) of the Republic of Colombia:
All Points in Colombia – all Intermediate points – All Points in the Kingdom of the Netherlands – All points beyond

2. Passenger/Combination

- a) Under this Agreement the designated Airlines shall have the right to operate with any type of aircraft, in any configuration, the frequencies agreed by the aeronautical authorities.
- b) The designated airlines of each Contracting Party shall have full third and fourth traffic rights on the routes specified in this Annex;
- c) Both Contracting Parties may authorize by common agreement additional capacity in order to address special market conditions.

3. All cargo

- a) The designated airlines of each Contracting Party shall have full third, fourth, fifth and sixth freedom traffic rights on the routes specified in this Annex.
- b) operate flights in either or both directions;
- c) terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- d) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- e) serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- f) omit stops at any point or points;
- g) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- h) serve points behind any point 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;
- i) make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party;
- j) carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- k) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate;
- l) without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

Acuerdo de Servicios Aereos entre la Republica de Colombia y el Reino de los Países Bajos

Preámbulo

El Reino de los Países Bajos y la República de Colombia, en adelante referidos como las Partes Contratantes;

Siendo partes en la Convención de Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseando garantizar el más alto nivel de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional;

Deseando concluir un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Colombia para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Acuerdan lo siguiente:

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

Artículo 1

Definiciones

1. Para el propósito de este Acuerdo:

a) el término «Autoridades Aeronáuticas» significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y del Ambiente; para la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o en cualquier caso cualquier persona o cuerpo autorizado para ejecutar cualesquiera funciones que en el presente sean ejercidas por las Autoridades mencionadas;

b) los términos «Servicio Acordado» y «Ruta Especificada» significan: Servicio Aéreo Internacional según este Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo respectivamente;

c) el término «Acuerdo» significa: este Acuerdo, su Anexo elaborado en aplicación del mismo, así como cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;

d) los términos «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Aerolínea» tendrán el significado que han recibido en el Artículo 96 de la Convención;

e) el término «Cambio de Aeronave» significa: la operación de uno de los Servicios Acordados por una Aerolínea Designada de tal forma que uno o más sectores de la Ruta Especificada son volados por diferentes aeronaves;

f) el término «la Convención» significa: La Convención de Aviación Civil Internacional, abierta para firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de tal Convención y cualquier enmienda de los Anexos o la Convención bajo los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas entraron en vigencia, o fueron ratificadas por ambas Partes Contratantes;

g) el término «Aerolínea Designada» significa: la Aerolínea que ha sido designada y autorizada de acuerdo con el Artículo 3 de este Acuerdo (Designación y Autorización);

h) el término «Provisiones», significa: artículos de carácter fácilmente consumible para el uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo incluyendo los suministros de a bordo;

i) el término «Provisiones en Depósito» significa: provisiones que se mantienen temporalmente bajo custodia aduanera;

j) el término «Precio» significa: cualquier suma, excluyendo gravámenes gubernamentales, cobrada o a ser cobrada por la Aerolínea, direc-

tamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo correo) en transporte aéreo, que incluye:

- I) las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de un Precio; y
- II) los cargos y condiciones para cualesquiera servicios auxiliares a tal transporte que sean ofrecidos por la Aerolínea;
- k) el término «Territorio» será la contemplada en el Artículo 2 del Convenio de Chicago.
 - l) el término «Cargo a los Usuarios» significa un cobro efectuado a las aerolíneas por las autoridades competentes, o autorizado por éstas para que se efectúe, para la provisión de aeropuertos o instalaciones o servicios, incluyendo los servicios e instalaciones relacionadas para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;
 - m) el término «Capacidad» significa: la combinación de frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la(s) Aerolínea(s) Designada(s);
 - n) el término «Servicio Aéreo Exclusivo de Carga»: se refiere a todos los servicios aéreos efectuados por una aeronave exclusivamente para carga y transporte de correo público;
 - o) el término «Anexo» significa el anexo o anexos a este Acuerdo o una enmienda a ésta o estos. El anexo es una parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que sea hecha al acuerdo, también es una referencia al anexo, a menos que claramente se estipule de otra forma;
 - p) el término «Transporte Aéreo Internacional» es transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que son tomados a bordo en el territorio de un Estado son destinados a otro Estado;
 - q) el término «Parte Contratante» es un Estado que formalmente ha acordado estar vinculado por este acuerdo.
 - r) el término «estado Miembro de la UE» significa: un estado que es ahora o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea;
 - s) el término «Parte Caribe de los Países Bajos» significa: las islas de Bonaire, Saba y Saint Eustatius;
 - t) el término «los Países Bajos» significa:
 - i) la parte Europea de los Países Bajos, y
 - ii) la parte Caribe de los Países Bajos;
 - u) el término «residentes de la parte Caribe de los Países Bajos» significa: residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos con origen en la parte Caribe 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

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, excepto cuando sea especificado de otra forma en el Anexo, los siguientes derechos para la prestación de transporte aéreo internacional por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho para volar a través de su Territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su Territorio para propósitos no comerciales; y
- c) mientras se encuentra operando un Servicio Acordado en una Ruta Especificada, el derecho de hacer paradas en su Territorio para efectos de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipajes, carga y correo en combinación o separadamente.

2. La aeronave civil de las aerolíneas establecidas en cada Parte Contratante, diferentes de aquellas designadas bajo el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también disfrutará de los derechos especificados en los párrafos 2.1 a) y b) de este Artículo, previa notificación a las autoridades aeronáuticas.

3. Ningún elemento en el párrafo 1 de este Artículo se considerará que confiere a una Aerolínea(s) de la Parte Contratante el derecho a participar en el transporte aéreo entre puntos en el Territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cualquier Parte Contratante tendrá el derecho, mediante notificación escrita a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante, para designar una o más Aerolíneas para operar Servicios Aéreos Internacionales en las rutas especificadas en el Anexo y para sustituir otra Aerolínea por una Aerolínea previamente designada.

2. Al recibo de tal notificación, cada Parte Contratante, sin demora, otorgará a la(s) Aerolínea(s) designadas por la otra Parte Contratante, las autorizaciones de operación apropiadas sujetas a las disposiciones de este Artículo, a menos que ésta no haya cumplido que:

- a) en el caso de una Aerolínea en la parte Europea de los Países Bajos sea designada por el Reino de los Países Bajos:

- i) ésta se encuentre establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea y tiene una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea, y
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica correspondiente está claramente identificada en la designación, y
 - iii) la Aerolínea es propiedad, directamente o mediante una participación mayoritaria, y está controlada efectivamente por Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de tales Estados;
- b) en el caso de una Aerolínea en la parte Caribe de los Países Bajos sea designada por el Reino de los Países Bajos:
- i) ésta se encuentra establecida en la parte Caribe de los Países Bajos y tiene una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación apropiada para la parte Caribe de los Países Bajos,
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea es ejercido y mantenido por los Países Bajos,
 - iii) la Aerolínea es propiedad, directamente o mediante una participación mayoritaria, y está controlada efectivamente por residentes de la parte Caribe de los Países Bajos con nacionalidad Holandesa;
- c) en el caso de una Aerolínea designada por la República de Colombia:
- i) ésta se encuentra establecida en el Territorio de la República de Colombia y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Colombia, y
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea es ejercido y mantenido por la República de Colombia.
- y que:
- d) el Gobierno que designa la Aerolínea mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 16 (Seguridad) y el Artículo 17 (Seguridad de la Aviación);
 - e) la Aerolínea Designada está calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que considera la solicitud o solicitudes.

3. Al recibo de la autorización de operación del párrafo 2 de este Artículo, la(s) Aerolínea(s) Designada(s) puedan en cualquier momento comenzar a operar los Servicios Acordados, en parte o en todo, siempre que ésta(s) cumpla(n) con las disposiciones de este Acuerdo.

Artículo 4

Revocación y Suspensión de la Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de retener, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación, de una Aerolínea designada por la otra Parte Contratante:

a) en el caso en que una Aerolínea en la parte Europea de los Países Bajos ha sido designada por el Reino de los Países Bajos:

i) no esté establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea o no tiene una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea, y

ii) el control efectivo regulatorio de la Aerolínea no es ejercido o no es mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable por emitir su Certificado de Operador Aéreo o la Autoridad Aeronáutica correspondiente no está claramente identificada en la designación, y

iii) la Aerolínea no es propiedad, directamente o mediante una participación mayoritaria, o no es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por los nacionales de tales Estados;

b) en el caso en que una Aerolínea de la parte Caribe de los Países Bajos sea designada por el Reino de los Países Bajos:

i) no esté establecida en la parte Caribe de los Países Bajos y no tenga una licencia de operación válida de acuerdo con la legislación apropiada para la parte Caribe de los Países Bajos, y

ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido o mantenido por los Países Bajos, y

iii) la Aerolínea no es propiedad, directamente o mediante una participación mayoritaria, o no es efectivamente controlada por residentes de la parte Caribe de los Países Bajos con nacionalidad Holandesa;

c) en el caso en que una Aerolínea sea designada por la República de Colombia:

i) no esté establecida en el Territorio de la República de Colombia o no tenga licencia de operación válida de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Colombia, y

ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido o no es mantenido por la República de Colombia.

d) en el caso en que la Aerolínea haya incumplido las leyes y regulaciones referidas en el Artículo 14 (Aplicación de Leyes, Regulaciones y Procedimientos) de este Acuerdo;

e) en el caso en que la otra Parte Contratante no mantenga y administre los estándares establecidos en el Artículo 16 (Seguridad);

f) en el evento de que dicha Aerolínea no esté calificada ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que evalúa la autori-

zación, bajo las leyes y regulaciones normal y razonablemente aplicadas a la operación de Servicios Aéreos Internacionales, por estas Autoridades de conformidad con la Convención;

g) en el caso en que la Aerolínea, de otra manera, no cumpla al operar de acuerdo con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para prevenir un incumplimiento adicional del párrafo 1 de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo serán ejercidos únicamente luego de consultas con la otra Parte Contratante. A menos que se acuerde de otra forma por las Partes Contratantes, tales consultas iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo de la solicitud.

3. Este Artículo no limita los derechos de cualquier Parte Contratante a retener, revocar, limitar o imponer condiciones en la autorización de operación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte Contratante de acuerdo con las disposiciones del Artículo 17 (Seguridad de la Aviación).

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES COMERCIALES

Artículo 5

Tarifas

1. Para los propósitos de este acuerdo, el término «tarifas» significa los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales esos precios aplican, incluyendo los precios y condiciones para la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o las condiciones para el transporte de correo.

2. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas para los servicios aéreos sean establecidas por cada Aerolínea(s) Designada(s) con base en las consideraciones comerciales del mercado. Ninguna Parte Contratante solicitará a su(s) Aerolínea(s) que consulten con otras Aerolíneas acerca de las tarifas que ellas cobran o se proponen cobrar por los servicios cobijados en este acuerdo.

3. Cualquier Parte Contratante puede solicitar la notificación o presentación de cualquier tarifa a ser cobrada por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante.

4. La intervención de las Partes Contratantes estará limitada a:

- a) la protección de los consumidores de tarifas que sean excesivas debido a la mala utilización de una posición dominante;
- b) la prevención acerca de tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anti-competitivo que tiene o es probable que tenga o esté destinada explícitamente para tener el efecto de prevenir, restringir, o distorsionar la competencia o excluir a un competidor de la ruta;
- c) la protección a las Aerolíneas de precios que son artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos directos o indirectos; y
- d) la protección a la(s) Aerolínea(s) de precios que sean artificialmente bajos, cuando exista la evidencia en cuanto a la intención de eliminar a la competencia.

5. Ninguna Parte Contratante tomará acción unilateral para prevenir la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa cobrada o propuesta para ser cobrada por una(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante. Si una Parte Contratante cree que cualquiera de tales tarifas es inconsistente con las consideraciones establecidas en el párrafo 4 anterior, puede solicitar consultas para notificar a la otra Parte Contratante de las razones de su insatisfacción. Estas consultas serán llevadas a cabo no más tarde de catorce (14) días posteriores al recibo de la solicitud. Sin mutuo acuerdo, la tarifa entrará en vigor o continuará vigente.

6. Las tarifas a ser cobradas por la(s) Aerolínea(s) designadas de cualquier Parte Contratante serán presentadas al «País de Origen». Sin embargo, las tarifas a ser cobradas por las aerolíneas designadas de la República de Colombia para transporte dentro de la totalidad de la Unión Europea estarán sujetas a la legislación de la UE.

7. Una vez un precio es aplicado por una aerolínea de cualquiera de las Partes Contratantes bajo su legislación nacional, para cualquier servicio acordado sobre el Cuadro de Rutas del Anexo, las aerolíneas de las otras Partes tendrán el derecho de aplicar la misma tarifa.

Artículo 6

Actividades Comerciales

1. Se les permitirá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante:

- a) establecer en el Territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y la venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o servicios suplementarios (incluyendo el derecho a vender y a emitir cualquier tiquete y/o billete de embarque aéreo, tanto en sus propios tiquetes y/o billete de embarque aéreo y de cualquier otra Aerolínea) así como otras instalaciones requeridas para proveer el transporte aéreo;

b) a participar directamente en el Territorio de la otra Parte Contratante, y a su discreción, a través de sus agentes, y/o otras Aerolíneas en la venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o suplementarios;

c) a vender tal transporte y servicios auxiliares o suplementarios y cualquier persona estará en libertad de comprar tal transporte o servicios en cualquier moneda.

2. Se les permitirá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante traer y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante su personal administrativo, comercial, operacional y técnico que pueda requerir en conexión con la provisión de transporte aéreo y los servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estos requerimientos de personal pueden, a opción de la Aerolínea Designada, ser satisfechos por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o Aerolínea que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante, autorizada para prestar tales servicios en el Territorio de esa Parte Contratante.

4. Cada Aerolínea Designada tendrá el derecho de ejecutar sus propios servicios de asistencia en tierra («auto-asistencia en tierra») en el Territorio de la otra Parte Contratante, o, a su opción, seleccionar entre proveedores competidores que suministran servicios de asistencia en tierra totales o de manera parcial. Este derecho estará sujeto únicamente a limitaciones justificadas por restricciones específicas de espacio o capacidad disponible. Cada aerolínea designada será tratada en una base no-discriminatoria en cuanto a su accesibilidad a su auto-asistencia en tierra y los servicios de asistencia en tierra suministrados por un proveedor o proveedores. Las actividades de asistencia en tierra serán llevadas a cabo de acuerdo con las leyes y las regulaciones de cada Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la parte Europea de los Países Bajos la ley de la Unión Europea.

5. Al operar o comercializar los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Aerolínea Designada de una Parte Contratante puede celebrar acuerdos comerciales y/o de cooperación bajo las siguientes condiciones:

a) los acuerdos comerciales y/o de cooperación pueden incluir, pero no estarán limitados a bloqueo de espacio, código compartido y acuerdos de arrendamiento, con:

- i) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la misma Parte Contratante;
- ii) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo el código compartido doméstico como continuación de un vuelo internacional;
- iii) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de un tercer país;
- iv) un proveedor de transporte de carga terrestre de cualquier país.

b) todas las aerolíneas que operan o comercialicen los servicios anteriormente mencionados mantendrán la autorización apropiada y cumplirán con los requerimientos normalmente aplicados a tales acuerdos.

c) la Capacidad total operada por los Servicios Aéreos ejecutados bajo tales acuerdos se contará únicamente contra el derecho de Capacidad de la Parte Contratante que designa la(s) Aerolínea(s) que operan. La Capacidad ofrecida por la(s) Aerolínea(s) comercializadora(s) en esos servicios no se contabilizará contra el derecho de Capacidad de la Parte Contratante que designa la Aerolínea;

d) cuando se ofrezcan servicios para la venta bajo tales acuerdos, la Aerolínea en cuestión o su agente deberán aclarar al comprador en el punto de venta lo relacionado a cual Aerolínea será la Aerolínea que opera en cada sector del servicio y con que Aerolínea(s) el comprador está celebrando una relación contractual.

e) estas disposiciones serán aplicables a pasajeros, servicios en mixtos y servicios exclusivos de carga.

6. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) y a los proveedores indirectos de transporte aéreo de cualquiera de las Partes Contratantes emplear sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o de terceros países, incluyendo el transporte hacia todos los aeropuertos o desde los mismos con instalaciones y servicios de aduana, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho de transportar carga y correo bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dichos pasajeros, carga y correo transportados en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros del aeropuerto. Las Aerolínea(s) Designada(s) pueden decidir llevar a cabo su propio transporte de superficie o hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte terrestre llevado a cabo por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios multimodales pueden ofrecerse con una tarifa directa única para el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que no se induzca a error a los pasajeros y a los transportistas en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

7. Las actividades mencionadas en este Artículo serán llevadas a cabo de acuerdo con las leyes y regulaciones 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

Flexibilidad Operacional

1. Cada Aerolínea Designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados en este acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas por medio de contratos celebrados entre aerolíneas (de ambas partes o terceros países) cumpliendo con los reglamentos y regulaciones de cada Parte.

2. En unión con el párrafo 1 de este Artículo, las aerolíneas designadas de cada una de las partes podrán utilizar aeronaves arrendadas (o aeronaves y tripulación) de otra compañía, si esto no causa que la aerolínea arrendadora ejerza derechos de tráfico aéreo que no tiene, de acuerdo con las políticas y lineamientos de cada Parte.

3. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Aerolínea Designada puede ejecutar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio en cualquier punto en la Ruta Especificada, del tipo o número de aeronave operada, siempre que en la dirección de salida el transporte más allá de dicho punto sea la continuación del transporte desde el Territorio de la Parte Contratante que ha designado la Aerolínea y, en la dirección de entrada al Territorio de la Parte Contratante que ha designado la Aerolínea, el transporte sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

4. Para el propósito de operaciones de Cambio de Aeronave, una Aerolínea Designada puede utilizar su propio equipo y, sujeto a las regulaciones nacionales, equipo arrendado, y puede operar bajo acuerdos comerciales y/o de cooperación con otras Aerolíneas.

5. Una Aerolínea Designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para sectores de sus operaciones de Cambio de Aeronave.

Artículo 8

Competencia Leal

1. Cada Parte Contratante permitirá oportunidades justas y equitativas para que cada Aerolínea Designada compita para proveer el transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas las acciones pertinentes dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente la posición competitiva de una Aerolínea Designada de la otra Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante permitirá a cada Aerolínea Designada determinar la frecuencia y la Capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezcan con base en consideraciones comerciales del mercado de acuerdo con las frecuencias acordadas entre las Partes Contratantes. En consistencia con este derecho, ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo de aeronave(s) utilizado(s) por las Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con las condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

4. Ninguna de las Partes impondrá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la Capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines de este Acuerdo.

Artículo 9

Código Designador Único

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte Contratante le ha otorgado a sus aerolíneas para identificar sus vuelos.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 10

Impuestos, Derechos de Aduana y Otros Cargos

1. Las aeronaves que operen en Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cualquier Parte Contratante, así como su equipo ordinario, piezas de repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, Provisiones así como material publicitario y promocional que se mantiene a bordo de la aeronave, con base en la reciprocidad, estarán exentas de todos los derechos de aduana, derechos de inspección, y obligaciones y cargos similares, ya sean nacionales o locales, a la llegada al Territorio de la Parte Contratante, siempre que tal equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados.

2. En relación con el equipo ordinario, las partes de repuesto, los suministros de combustibles y lubricantes y Provisiones introducidos

dentro del Territorio de una Parte Contratante por o en nombre de una Aerolínea Designada de la otra Parte Contratante o tomados a bordo de la aeronave operada por la Aerolínea Designada y destinados solamente a ser usados a bordo de tal aeronave mientras los Servicios Aéreos Internacionales son operados, estarán exentos de derechos y cobros, incluyendo los derechos de aduana y derechos de inspección impuestos en el territorio de la primera Parte Contratante, y las exenciones serán aplicadas, aún cuando estos suministros sean utilizados en las partes del viaje realizado sobre el Territorio de la Parte Contratante en la cual son llevados a bordo.

Los Elementos anteriormente mencionados pueden ser requeridos para que se mantengan bajo vigilancia y control aduanero. Las disposiciones de este párrafo no pueden ser interpretadas de tal forma que una Parte Contratante pueda estar sujeta a la obligación de reembolsar derechos de aduana que ya hayan sido cobrados a los artículos anteriormente mencionados.

3. El equipo ordinario de las aeronaves, las piezas de repuesto, los suministros de combustibles y lubricantes y Provisiones mantenidos a bordo de la aeronave de cada Parte Contratante pueden ser descargados en el Territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades de aduana de esa Parte Contratante, quienes puedan requerir que estos materiales sean puestos bajo su supervisión hasta el momento en que éstos sean re-exportados o se disponga de éstos de otra forma de acuerdo con las regulaciones aduaneras.

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

5. Las exenciones previstas por este Artículo también estarán disponibles cuando una(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte Contratante haya contratado con otra Aerolínea, que goza de exenciones similares de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el Territorio de la otra Parte Contratante de los elementos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo.

Artículo 11

Cargos a los Usuarios

1. Los Cargos a los Usuarios que puedan ser impuestos y/o controlados por las autoridades u órganos de recaudación de cada Parte Contratante a la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no indebidamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos se impondrán a las Aerolíneas de la otra Parte Contratante en condiciones no

menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra Aerolínea en el momento en que se calculen.

2. Los Cargos al Usuario impuestos sobre la(s) Aerolínea(s) de la otra Parte Contratante pueden reflejar, pero sin excederlo, el costo total que representa para las autoridades u órganos de recaudadores competentes el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos costos podrían incluir un rendimiento razonable del activo, luego de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren cargos serán suministrados en una base eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre las autoridades u órganos de recaudación competentes en su Territorio y la(s) Aerolínea(s) que utilizan los servicios e instalaciones, y los alentará a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una evaluación precisa de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios de los párrafos (1) y (2) de este Artículo.

Cada Parte Contratante alentará a las autoridades de recaudación competentes a que se den a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos que permita a los usuarios expresar sus puntos de vista antes de que los cambios sean efectuados.

4. No se considerará que alguna Parte Contratante ha incumplido una disposición de este artículo, a menos que: (i) no haya revisado el cargo o la práctica que es objeto de la queja por la otra Parte Contratante dentro de un plazo razonable; o (ii) posterior a tal revisión incumple con tomar todas las medidas en su poder para corregir cualquier cargo impuesto o la práctica que sea incompatible con este Artículo.

Artículo 12

Doble Tributación

En asuntos de tributación, las partes se atenderán a su legislación nacional. Ambas partes podrán negociar un acuerdo en este asunto para evitar la doble tributación.

Artículo 13

Transferencia de Ingresos

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante estarán autorizadas a transferir, desde el Territorio de venta a su Territorio nacional, el excedente de los ingresos recibidos sobre los gastos en el Territorio de venta. En la transferencia neta estarán incluidos los ingresos de

las ventas, efectuadas directamente o a través de agentes, de los servicios de transporte aéreo, y los servicios auxiliares o complementarios, y el interés comercial normal obtenido por tales ingresos mientras se encuentran en depósito en espera de la transferencia.

2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante recibirá(n) la aprobación para tal transferencia en un plazo máximo de sesenta (60) días de la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa de cambio oficial para conversión de moneda local, a la fecha de venta.

3. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte Contratante estará(n) autorizada(s) para efectuar la transferencia efectiva cuando se reciba la aprobación.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES REGULATORIAS

Artículo 14

Aplicación de Leyes, Regulaciones y Procedimientos

1. Las leyes, regulaciones y procedimientos de cualquier Parte Contratante relativas a la entrada o el ingreso o salida de su Territorio de una aeronave utilizada Servicios Aéreos Internacionales, o la explotación y navegación de dicha aeronave, serán cumplidas por las Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante a su entrada en, y hasta su salida desde el Territorio mencionado.

2. Las leyes, regulaciones y procedimientos de cualquier Parte Contratante relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, despacho, aduanas y cuarentena serán cumplidos, por las tripulaciones o pasajeros y/o la carga y correo transportado por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante a su ingreso en, y hasta su salida desde el Territorio de la Parte Contratante mencionada.

3. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito a través del Territorio de cualquier Parte Contratante y que no deje el área de aeropuerto reservada para tal propósito estará sujeta a nada más que un control simplificado, excepto en lo relativo a medidas de seguridad contra la violencia y piratería aérea.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra Aerolínea sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus aduanas, inmigración, cuarentena y

regulaciones similares; o en el uso de aeropuertos, rutas aéreas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones asociadas bajo su control.

5. Cada Parte Contratante a solicitud de la otra Parte Contratante, suministrará copias de las leyes, regulaciones y procedimientos pertinentes referidas en éste Acuerdo.

Artículo 15

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas, o presentadas en reciprocidad, por una Parte Contratante, incluyendo en el caso de la parte Europea de los Países Bajos, de acuerdo con las leyes y regulaciones de la UE, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante con el propósito de operar los Servicios Acordados en las Rutas Especificadas, siempre que los requerimientos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueran emitidos, o validados en reciprocidad, sean iguales o más altos que los requerimientos mínimos que sean, o puedan ser en el futuro, establecidos bajo la Convención.

Sin embargo, cada Parte Contratante se reserve el derecho de rehusarse a reconocer, para vuelos sobre su Territorio, los certificados de competencia y licencias otorgadas o validadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 16

Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento en relación con los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con tripulación aérea, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de tal solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente estándares y requerimientos de seguridad operacional en cualquier área, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de esos hallazgos y los pasos que se consideran necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y la otra Parte Contratante deberá tomar la acción correctiva apropiada. El incumplimiento de la otra Parte Contratante al no tomar las acciones apropiadas dentro de los sesenta (60) días o un período más largo que

haya podido ser acordado, serán las bases para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo (Revocación y Suspensión de la Autorización).

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que de conformidad con el Artículo 16 del Convenio, cualquier Aeronave operada por, o bajo un contrato de arrendamiento, en nombre de la Aerolínea o Aerolíneas de una Parte Contratante que preste Servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte Contratante puede, mientras esté dentro del Territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección realizada por 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 y las condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones de rampa), siempre que esto no lleve a un retraso injustificado.

4. Si dicha inspección de rampa o series de inspecciones de rampa dieran lugar a:

a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención; o

b) serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectiva de los estándares de seguridad establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención, la Parte Contratante responsable de la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias respecto a la aeronave o respecto de la tripulación de la aeronave han sido expedidos o validados, o que los requisitos bajo los cuales es operada la aeronave, no son iguales a o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio.

5. En el evento de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la Aerolínea o las Aerolíneas de una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo 3 anterior sea negado por el representante de esa Aerolínea o Aerolíneas, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que hay serias preocupaciones del tipo al cual se refiere el párrafo 4 anterior y deducir las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserve el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de operación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte Contratante, en el evento en que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa o una serie de inspecciones de rampa, una negativa de acceso para la inspección de rampa, consultas o de otra forma, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de la Aerolínea.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante de acuerdo con los párrafos 2 o 6 anteriores será suspendida una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

8. Cada Parte Contratante se encargará de que a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) cuente(n) con instalaciones de comunicaciones, de la aviación y meteorológicas y cualesquiera otros Servicios necesarios para las operaciones seguras de los Servicios Acordados.

Artículo 17

Seguridad de la Aviación

1. Las Partes Contratantes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, que sus obligaciones mutuas para proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de una Aeronave, suscrito en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en la Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Supresión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, El Convenio sobre el Mercadeo de Explosivos Plásticos con el Propósito de Detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, y cualquier otro convenio sobre seguridad de la Aviación al cual las Partes Contratantes estén adheridas.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria que soliciten para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros ilícitos contra la seguridad de dichas 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 actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con los estándares de la seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicadas por estas, las Prácticas Recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y que fueron incluidas como Anexos al Convenio. Éstas requerirán que los operadores de aeronave incluidos en su registro, operadores que tiene su domicilio principal de negocios o residencia permanente en su Territo-

rio, y los operadores de aeropuertos en su Territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad en la aviación. En este párrafo, la referencia a Estándares de la seguridad de la aviación incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante interesada.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se toman medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger la aeronave, inspeccionar a los pasajeros y sus equipajes de mano, y para llevar a cabo las verificaciones apropiadas en la tripulación, la carga (incluyendo el equipaje de bodega) y Provisiones previo a y durante el embarque o cargue, y que aquellas medidas están ajustadas para cumplir con cualquier intento de amenaza. Cada Parte Contratante acuerda que su(s) Aerolínea(s) Designada(s) tendrán la obligación de observar las disposiciones de seguridad de la aviación relacionadas en el párrafo 3 anterior, requeridas por la otra Parte Contratante al entrar en, salir de, o mientras se encuentre en el Territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también actuará favorablemente a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas razonables de seguridad especiales para afrontar una amenaza en particular.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes suministrarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin lo más rápido posible, en consonancia con el mínimo riesgo a la vida, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte Contratante tiene fundamentos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días de la solicitud. Estas consultas serán enfocadas a lograr un acuerdo sobre las medidas apropiadas para eliminar las razones inmediatas de preocupación y para adoptar, dentro del marco de la OACI estándares de seguridad, las acciones necesarias para establecer las condiciones apropiadas de seguridad.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas, según lo juzgue posible, para asegurarse que una aeronave que haya aterrizado en su Territorio, sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita, sea retenida en tierra, a menos que su partida esté justificada por el deber primordial de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, dichas medidas serán tomadas sobre la base de mutuas consultas.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES PROCEDIMENTALES

Artículo 18

Itinerarios

La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante cumplirán con la legislación, regulaciones, leyes y los procedimientos para registro de programas e itinerarios válidos para el servicio de pasajeros de la otra Parte Contratante. Las dos partes acuerdan ser ágiles en este asunto. En cualquier caso, cuando una Parte Contratante considere que la aprobación de itinerarios y rutas de la otra Parte Contratante pueda conllevar a prácticas discriminatorias para las aerolíneas de esa Parte Contratante, esta puede implementar un procedimiento idéntico a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante. La aerolínea designada en cuestión será notificada de la decisión dentro de diez (10) días hábiles.

Artículo 19

Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante pueden requerir, a su solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y/o sus aerolíneas designadas, estadísticas periódicas u otra información que pueda ser requerida razonablemente para revisar la capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las aerolíneas designadas de la primera Parte Contratante. Estos reportes incluirán información acerca del total del tráfico transportado por esas aerolíneas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de tal tráfico para propósitos de investigación de mercado gubernamental.

Artículo 20

Consultas

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar consultas en relación con el presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible, pero no después de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otra forma.

Artículo 21

Enmiendas

1. Este Acuerdo será enmendado a través de un intercambio de notas diplomáticas y las enmiendas entrarán en vigor en la fecha de la última notificación por escrito en la que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 anterior, cualquier enmienda al Anexo de este Acuerdo será acordada por las Autoridades Aeronáuticas, a través de un intercambio de notas diplomáticas, y tendrá efecto en la fecha en que se determine en las notas.

Artículo 22

Solución de Controversias

1. Si surge cualquier disputa entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primera instancia, de buena fé para solucionar sus disputas mediante negociaciones bilaterales. Esta solución de controversias iniciará lo antes posible pero no después de los sesenta (60) días posteriores a que surja la controversia. Ambas partes acordarán un periodo dentro del cual la controversia será resuelta.

2. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, la disputa puede, por solicitud de la otra Parte Contratante, ser sometida a la decisión a un tribunal de tres árbitros, uno a ser designado por cada Parte Contratante y el tercero será acordado por los dos árbitros escogidos, siempre que el tercer árbitro no sea un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquier Parte Contratante reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje, y el habrá acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes incumple en designar su árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que se designe un árbitro o árbitros. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, el vicepresidente de mayor rango que no se encuentre descalificado por tal razón designará el(los) árbitro(s). En todos los casos, el tercer árbitro será de un tercer Estado, y actuará como el Presidente del Tribunal y determinará el lugar donde se celebrará el arbitramento.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión otorgada bajo el párrafo 2 de este Artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán pagados en partes iguales por las Partes Contratantes.

5. Cuando y mientras cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla con la decisión emitida bajo el párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, denegar o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado bajo este Acuerdo a la Parte Contratante o la aerolínea designada que haya incumplido.

Artículo 23

Medio Ambiente

1. Las Partes apoyan la necesidad de proteger el ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las partes tienen la intención de trabajar conjuntamente para identificar los asuntos relacionados con los impactos de la aviación internacional en el ambiente.

2. Las Partes reconocen la importancia de trabajar en conjunto, para considerar y minimizar los efectos de la aviación sobre el ambiente, y asegurarse que cualquier medida es completamente consistente con los objetivos de este Acuerdo.

3. Las Partes apoyan y deben fomentar el intercambio de información y diálogo permanente entre los expertos para mejorar la cooperación en materia de tratamiento de los impactos ambientales de la aviación internacional, incluyendo:

- a) investigación y desarrollo de tecnología de la aviación ambientalmente amigable;
- b) innovación en el manejo del tráfico aéreo con miras a reducir los impactos ambientales de la aviación;
- c) investigación y desarrollo de combustibles renovables para la aviación;
- d) intercambio de puntos de vista en asuntos que tengan que ver con los efectos ambientales de la aviación internacional; y
- e) medidas de monitoreo y mitigación de ruido con miras a reducir los impactos ambientales de la aviación.

4. Nada en este Acuerdo será interpretado para limitar la autoridad de las autoridades competentes de una Parte para tomar las medidas apropiadas para prevenir o de otra forma gestionar los impactos ambientales del transporte aéreo, siempre que tales medidas sean totalmente consistentes con sus derechos y obligaciones bajo la legislación internacional.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 24

Duración y Terminación

1. Cualquier Parte Contratante puede, en cualquier momento, dar aviso por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo.

2. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso este Acuerdo terminará en doce (12) meses posteriores a la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada mediante acuerdo entre las Partes Contratantes, antes de la expiración de este período. En ausencia de reconocimiento de recibo del aviso de terminación por la otra Parte Contratante, dicha notificación será estimada como recibida catorce (14) días hábiles posteriores al recibo de dicho aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

Registro en la OACI

Este Acuerdo será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 26

Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales y la Convención

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicables a este Acuerdo.

2. Si un acuerdo o convenio multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, relacionado con cualquier asunto cubierto por este Acuerdo, entra en vigor, las disposiciones previstas de ese acuerdo o convenio multilateral sustituirán las disposiciones pertinentes de este Acuerdo.

3. Las Partes Contratantes pueden consultar mutuamente, para determinar las consecuencias de la sustitución de este Acuerdo, como se menciona en el párrafo 2 de este Artículo y acordar sobre las enmiendas requeridas al Acuerdo.

Artículo 27

Aplicabilidad del Acuerdo

Por lo que respecta al Reino de los Países Bajos este Acuerdo aplicará al Territorio de la Parte Europea de los Países Bajos así como al Territorio de la parte Caribe de los Países Bajos.

Artículo 28

Entrada en Vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en la cual las Partes Contratantes han informado a la otra por escrito que las formalidades y los requisitos constitucionales para la entrada en vigor en sus respectivos países han sido cumplidos.

EFFECTUADO en Bogotá en Noviembre 24, 2014.

En dos copias originales, en los idiomas Inglés, Neerlandés y Español, todos los textos son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos han firmado este Acuerdo.

Por el Reino de los Países Bajos

LILIANNE PLOUMEN
Ministra de Comercio Exterior y Cooperación al Desarrollo

Por la República de Colombia

MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUÉLLAR
Ministra de Relaciones Exteriores

Anexo:**Cuadro de Rutas***1. Cuadro de Rutas*

1. Para la(s) Aerolínea(s) Designada(s) del Reino de los Países Bajos:

Todos los puntos en el Reino de los Países Bajos – Todos los puntos Intermedios – Todos los Puntos en Colombia – Todos los puntos más allá

2. Para la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la República de Colombia:
 Todos los Puntos en Colombia – todos los puntos Intermedios –
 Todos los Puntos en el Reino de los Países Bajos – Todos los puntos más allá

2. Pasajeros/Servicios Combinados

a. Bajo este Acuerdo las Aerolíneas designadas tendrán el derecho de operar con cualquier tipo de aeronave, en cualquier configuración, las frecuencias acordadas por las autoridades aeronáuticas.

b. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante tendrán plenos derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire en las rutas especificadas en este Anexo;

c. Ambas Partes Contratantes pueden autorizar de común acuerdo capacidad adicional con el fin de atender condiciones especiales del mercado.

3. Servicios Exclusivos de Carga

a. Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante tendrán plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad del aire en las rutas especificadas en este Anexo.

b. vuelos operados en cualquiera o ambas direcciones;

c. terminar cualquiera o todos sus servicios en el Territorio de la otra Parte Contratante;

d. combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;

e. servir puntos intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;

f. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

g. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;

h. servir a puntos anteriores a cualquier punto en su Territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

i. hacer escalas en cualquier punto bien sea dentro o fuera del Territorio de cualquier Parte Contratante;

j. llevar tráfico en tránsito a través del Territorio de la otra Parte Contratante; y

k. combinar el tráfico en la misma aeronave sin importar donde se originó el tráfico;

l. sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico de otra forma permisible bajo este Acuerdo, siempre que cualquier servicio inicie o termine en el Territorio del país que designa(n) la(s) Aerolínea(s).

D. PARLEMENT

Het verdrag, met bijlage, behoeft 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 28 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

- | | |
|---------------------|--|
| Titel | : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
Chicago, 7 december 1944 |
| Tekst | : <i>Stb.</i> 1947, 165 (Engels)
<i>Trb.</i> 1973, 109 (vertaling, geconsolideerd) |
| Laatste <i>Trb.</i> | : <i>Trb.</i> 2012, 126 |
| Titel | : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
Rome, 25 maart 1957 |
| Tekst | : <i>Trb.</i> 1957, 74 (Frans)
<i>Trb.</i> 2008, 51 (Nederlands, geconsolideerd) |
| Laatste <i>Trb.</i> | : <i>Trb.</i> 2013, 83 |
| Titel | : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen;
Tokio, 14 september 1963 |
| Tekst | : <i>Trb.</i> 1964, 115 (Engels en Frans)
<i>Trb.</i> 1964, 186 (vertaling) |
| Laatste <i>Trb.</i> | : <i>Trb.</i> 1995, 203 |
| Titel | : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;
's-Gravenhage, 16 december 1970 |

- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 209
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart; Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205
- Titel : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijk gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;
 Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 41
- Titel : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan; Montreal, 1 maart 1991
- Tekst : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)
Trb. 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 34
- Titel : Verdrag betreffende de Europese Unie; Maastricht, 7 februari 1992
- Tekst : *Trb.* 2008, 53 (Nederlands, geconsolideerd)
 Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 182

Uitgegeven de zesde februari 2015.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. KOENDERS