

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2017 Nr. 10

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek ten Oosten van de Uruguay (met Bijlage);
Montevideo, 12 december 2016*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 012771 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek ten Oosten van de Uruguay

Preambule

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek ten oosten van de Uruguay,

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 ten oosten van de Uruguay ten behoeve van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Omschrijvingen

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 ten oosten van de Uruguay betreft, het Directoraat-Generaal voor burgerluchtvaart en luchtvaartinfrastructuur; 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 „prijs” 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 entiteiten 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 prijs; en
 - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
 - j. wordt „grondgebied” in relatie tot beide verdragsluitende partijen geacht te zijn het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzereiniteit, de bescherming of het mandaat van de verdragsluitende partijen vallen;
 - k. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan: een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
 - l. wordt onder „capaciteit” verstaan: de combinatie van de frequentie per week en de configuratie van en het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
 - m. 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 betreffende de werking van de Europese Unie;
 - n. wordt onder het „Caribische deel van Nederland” verstaan: de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder „Nederland” verstaan:
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. 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.

Artikel 2

Verlening van rechten

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;
 - het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
- b. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- c. het recht commerciële verkeersrechten van de vijfde (5^e) tot en met de negende (9^e) vrijheid uit te oefenen.

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, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, onverwijld aan elke aldus door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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;
 - 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;
 - 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 ten oosten van de Uruguay:
 - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek ten oosten van de Uruguay en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek ten oosten van de Uruguay;
 - ii. de Republiek ten oosten van de Uruguay daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft;
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek ten oosten van de Uruguay en/of van onderdanen van de Republiek ten oosten van de Uruguay;
 - iv. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van een lidstaat van de Latijns-Amerikaanse Commissie voor de Burgerluchtvaart (CLAC) of haar onderdanen, tenzij anders is overeengekomen in een bilaterale overeenkomst inzake internationale luchtdiensten tussen deze lidstaat en Uruguay;
- en dat:
- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (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; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of 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; of
 - ii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Nederland; of
 - 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 ten oosten van de Uruguay:
- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek ten oosten van de Uruguay of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek ten oosten van de Uruguay; of,
 - ii. de Republiek ten oosten van de Uruguay niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek ten oosten van de Uruguay en/of van onderdanen van de Republiek ten oosten van de Uruguay; of
 - iv. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van een lidstaat van de Latijns-Amerikaanse Commissie voor de Burgerluchtvaart (CLAC) of haar onderdanen.
- d. de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 van dit verdrag bedoelde wetten en voorschriften (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) na te leven;
- e. de andere verdragsluitende partij de in artikel 15 (Veiligheid) vervatte normen niet handhaaft en toepast;
- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partij die de vergunning controleren aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;
- 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, te schorsen, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 5

Prijzen

1. Prijzen voor internationaal luchtvervoer dat wordt geëxploiteerd in overeenstemming met dit Verdrag hoeven niet te worden goedgekeurd door een verdragsluitende partij en indiening wordt niet verlangd door een verdragsluitende partij, uitgezonderd voor informatiedoeleinden, en zolang haar wetgeving dit vereist.

Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen is beperkt tot:

- i. het voorkomen van concurrentiebeperkende prijzen waardoor een concurrent benadeeld wordt of buiten een route wordt gehouden, of die dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg hebben of ten doel hebben;
- ii. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
- iii. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn.

2. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of voorgesteld door

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

3. Wanneer een verdragsluitende partij van mening is dat een prijs die een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij wil toepassen op internationaal luchtvervoer onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het tweede lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg in overeenstemming met artikel 18 (Overleg en wijziging) van dit Verdrag en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar afkeuring. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een weldoordachte oplossing van de zaak. Indien de verdragsluitende partijen overeenstem-

ming bereiken over een prijs waarover kennisgeving van afkeuring is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de nieuwe prijs niet van kracht.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide verdragsluitende partijen toegestaan:
 - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsook andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
 - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via 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. Het is een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij toegestaan haar 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. Met inachtneming van de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij, en, in het geval van het Europese deel van Nederland met inbegrip van het recht van de Europese Unie, is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij bevoegd op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij haar eigen gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel ervan een concurrerende aanbieder te kiezen. Indien self-handling krachtens deze wet- en regelgeving beperkt of belet wordt, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op basis van non-discriminatie wat betreft de toegang tot self-handling en het aanbod van gronddiensten van aanbieder(s).
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van beide verdragsluitende partijen commerciële of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, zoals onderling vast af te nemen plaatsen of code-sharingregelingen, met:
 - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
 - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land; op voorwaarde dat:
 - i. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop de desbetreffende verkeersrechten bezitten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
 - ii. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerking de desbetreffende rechten op routes bezitten en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
 - iii. op alle vliegbiljetten die door de luchtvaartmaatschappij op haar plaats van verkoop aan de koper worden verkocht duidelijk wordt vermeld welke luchtvaartmaatschappij welke sector van de route feitelijk verzorgt en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat. Wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten onder een code-sharingregeling uitvoert als de uitvoerende luchtvaartmaatschappij, wordt de totale geëxploiteerde capaciteit verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij aanwijst. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij aangeboden capaciteit bij code-sharingdiensten die door andere luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
6. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag gebruikmaken van vervoer over land en/of water in verband met internationaal luchtvervoer van passagiers en vracht. Bovengenoemde activiteiten dienen te worden uitgevoerd in overeenstemming met de wet- en regelgeving die op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij van kracht is.

Artikel 7

Verandering van luchtvaartuig

1. 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 verdragsluitende partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.
2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.
3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. 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 marktoverwegingen. 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 verdragsluitende partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende 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 indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van deze 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.

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

Artikel 10

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan luchtvaartmaatschappijen van een verdragsluitende partij kunnen worden opgelegd door en/of 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 luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaartnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden efficiënt en economisch 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 11

Dubbele belasting

1. Winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.

2. Voordelen verkregen uit de vervreemding van luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd of van roerende zaken die worden gebruikt voor de exploitatie van dergelijke luchtvaartuigen zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.
3. De bepalingen van dit artikel zijn ook van toepassing op inkomsten en voordelen uit de deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming, een samenwerkingsregeling of een internationaal opererend agentschap.
4. De bepalingen van dit artikel zijn tevens van toepassing op belastingen geheven op basis van bruto-ontvangsten ter zake van vervoer van passagiers en vracht in internationaal verkeer
5. De beloning verkregen door een inwoner van een verdragsluitende staat ter zake van een dienstbetrekking uitgeoefend aan boord van een schip of luchtvaartuig dat in internationaal verkeer wordt geëxploiteerd, is slechts in die staat belastbaar.
6. Indien een verdrag tussen de verdragsluitende partijen tot vermindering van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting (hierna „belastingverdrag”) dat betrekking heeft op luchtvervoer voorziet in procedures die afwijken van de in het eerste tot en met vijfde lid van dit artikel bedoelde procedures, zijn de bepalingen van het belastingverdrag van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij 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 aanvullende 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 luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in elke valuta, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke valuta die geldt op de datum van verkoop.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

Artikel 13

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 een luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat een luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door 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 verschaft de andere verdragsluitende partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 14

Erkenning van certificaten 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 15

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 vijftien (15) 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 de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

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 vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. 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 of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk 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 16

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

2. De verdragsluitende partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

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

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

dertig (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 beveiligingsnormen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie 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 te beschermen. Waar mogelijk worden dergelijke maatregelen getroffen op basis van onderling overleg.

Artikel 17

Dienstregeling

Een verdragsluitende partij kan verlangen dat tabellen, programma's voor niet reguliere vluchten of exploitatieplannen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij worden ingediend voor goedkeuring op basis van non-discriminatie. Wanneer een verdragsluitende partij indiening verlangt ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van de voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij tot een minimum.

Artikel 18

Overleg en wijziging

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

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

3. Dit Verdrag wordt gewijzigd bij een diplomatieke notawisseling en de wijzigingen worden van kracht op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving waarin de verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

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

Artikel 19

Regeling van geschillen

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

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen tot een regeling van het geschil te komen zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel, trachten zij het geschil langs diplomatieke weg te regelen.

3. 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 scheidsrechtelijke 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.

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

Artikel 20

Beëindiging

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

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

Artikel 21

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

Toepasselijkheid van multilaterale verdragen

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

2. Indien een door beide verdragsluitende partijen 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 23

Toepasselijkheid van het Verdrag

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

Artikel 24

Inwerkingtreding

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

2. De Luchtvervoersovereenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden en van de Republiek ten oosten van de Uruguay van 21 november 1979 houdt op van toepassing te zijn op de datum waarop dit Verdrag van kracht wordt.

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

GEDAAN te Montevideo op 12 december 2016 in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. Ingeval de teksten verschillend kunnen worden uitgelegd, is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

Martin de la Beij

Voor de Republiek ten Oosten van de Uruguay,

Rodolfo Nin Novoa

Bijlage:

Routetabel

Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Nederland:
Alle punten in Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba – alle tussenliggende punten – alle punten in Uruguay – alle verder gelegen punten
2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Uruguay:
Alle punten in Uruguay – alle tussenliggende punten – alle punten in Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba – alle verder gelegen punten

Noot 1:

Elke luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar haar goeddunken:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen;
- i. verkeer in transit verrichten via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig; zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

Er mogen geen commerciële verkeersrechten worden uitgeoefend door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Republiek ten oosten van de Uruguay tussen punten in het Europese deel van Nederland en Bonaire, Sint Eustatius en Saba en vice versa (grand cabotage).

Air services agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Oriental Republic of Uruguay

Preamble

The Kingdom of the Netherlands

and

the Oriental Republic of Uruguay,

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 Oriental Republic of Uruguay for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

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 Oriental Republic of Uruguay, Directorate of Civil Aviation and Aeronautic Infrastructure; or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b) the terms "Agreed Service" and "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 Chicago 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 "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;
- j) the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;
- k) the term "User Charge" means: a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- l) the term "Capacity" means: the combination of frequency per week, the configuration and the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);
- m) 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;
- n) the term "Caribbean part of the Netherlands" means: the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
- o) the term "the Netherlands" means:
 - (i) the European part of the Netherlands, and
 - (ii) the Caribbean part of the Netherlands;
- p) 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.

Article 2

Grant of Rights

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;
- d) the right to exercise commercial traffic rights from Fifth (5th) up to and including Ninth (9th) Freedom.

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 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;
 - (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;
 - (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 an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (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;
 - c) in the case an Airline is designated by the Oriental Republic of Uruguay:
 - (i) it is established in the Territory of the Oriental Republic of Uruguay and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Oriental Republic of Uruguay;
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Oriental Republic of Uruguay;
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Oriental Republic of Uruguay and/or by nationals of the Oriental Republic of Uruguay;
 - (iv) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by a member State of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) or its nationals, unless otherwise has been agreed on a bilateral Agreement on International Air Services between such member State and Uruguay;
 and that:
 - d) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) and Article 16 (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; or

- (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; or
 - (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; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or maintained by the Netherlands; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;
- c) in the case an Airline is designated by the Oriental Republic of Uruguay:
- (i) it is not established in the Territory of the Oriental Republic of Uruguay or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Oriental Republic of Uruguay; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Oriental Republic of Uruguay; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Oriental Republic of Uruguay and/or by nationals of the Oriental Republic of Uruguay; or
 - (iv) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by a member State of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) or its nationals;
- d) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (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 15 (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, suspend, 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 16 (Aviation Security).

Article 5

Prices

1. Prices for international air transportation operated in conformity with this Agreement shall not be subject to the approval of any Contracting Party, and no filing shall be required by any Contracting Party, except for information purposes, and for the time its laws require it.

Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- (i) prevention of Prices that means an anticompetitive behaviour which has or probably has or is intended to have the effect to cause a prejudice to a competitor or to exclude it from a route;
- (ii) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or from its restrictive conditions due to the abuse of a dominant position;
- (iii) protection of Designated Airlines from Prices that are artificially low.

2. The Contracting Parties shall not take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price charged or proposed to be charged by

- a) an Airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or
- b) an Airline of one Contracting Party for international air transportation between the Territory of the other Contracting Party and any other country.

3. If a Contracting Party considers any Price meant to be applied by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 2 of this Article, it may request consultations in conformity with Article 18 (Consultation and Amendment) of this Agreement, and shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction, as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the

Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new Price shall not take effect nor continue to be in effect.

Article 6

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:
 - a) to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills 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. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union Law, each Designated Airline shall have in the Territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling services, 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.
5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes of the Annex of this Agreement, each Designated Airline of each Contracting Party may enter into commercial or cooperative marketing arrangements such as blocked-space, or code-sharing arrangements with:
 - a) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
 - b) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
 - c) the Designated Airline(s) of a third country; provided that:
 - (i) the operating Airline(s) involved in the cooperative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - (ii) all marketing Airlines involved in the cooperating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - (iii) all tickets sold by the Airline at its point of sale clearly specify to the purchaser which Airline will effectively operate each sector of the route and with which Airline(s) the purchaser will be entering into a contractual relationship.

When a Designated Airline performs the Agreed Services under code share arrangements as the operating Airline, the total Capacity operated shall be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline. The Capacity offered by the marketing Airline on code share services operated by other Airlines shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline.

6. Each Designated Airline may employ surface transportation in connection with air international transportation for passengers and cargo. The above mentioned activities shall be performed in conformity with the laws and regulations in effect in the Territory of the other Contracting Party.

Article 7

Change of Aircraft

1. 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.

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

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

Article 8

Fair Competition

1. 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. 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 Contracting Party shall impose on the other Contracting 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

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.

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

Article 10

User Charges

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the Airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably 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 favourable than the most favourable 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 11

Double Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft, shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

3. The provisions of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.

4. The provisions of this Article shall also apply to taxes levied on the basis of the gross receipts in respect of the carriage of passengers and cargo in international traffic.

5. Remuneration derived by a resident of a Contracting State in respect of an employment exercised aboard a ship or aircraft operated in international traffic, shall be taxable only in that State.

6. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income (hereinafter: "tax agreement") in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraph 1-5 of this Article, the provisions of the tax agreement shall be applicable.

Article 12

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 thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

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

Article 13

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 14

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 15

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 fifteen (15) 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 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 documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

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 16

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 Marking 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 thirty (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 International Civil Aviation Organization security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

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

Article 17

Timetable

A Contracting Party may require the filing of schedules, programmes for non-scheduled Air Services, or operational plans by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval on a non-discriminatory basis. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens of such filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on Designated Airlines of the other Contracting Party.

Article 18

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend this Agreement and or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. 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.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the notes.

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement as referred to in paragraph 1 of this Article, they will try to settle the dispute by diplomatic channels.

3. 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 Con-

tracting 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.

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

Article 20

Termination

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 22

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

Article 23

Applicability of the Agreement

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

Article 24

Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

2. The Air Services Agreement between the Governments of the Kingdom of the Netherlands and of the Oriental Republic of Uruguay of 21 November 1979 shall cease to have effect on the date on which this Agreement enters into force.

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

DONE in Montevideo on 12th December 2016 in two original copies in the English, Dutch and Spanish languages, being all equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands,

Martin de la Beij

For the Oriental Republic of Uruguay,

Rodolfo Nin Novoa

Annex:

Route schedule

Route Schedule

1. For the Designated Airline(s) of the Netherlands:
All Points in the Netherlands including Bonaire, St Eustasius and Saba – All Intermediate points – All Points in Uruguay – All points beyond
2. For the Designated Airline(s) of Uruguay:
All Points in Uruguay – All Intermediate points – All Points in the Netherlands including Bonaire, St Eustasius and Saba – All points beyond

Note 1:

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d) serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e) omit stops at any point or points;
- f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g) 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;
- h) make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party;
- i) carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate; 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).

Note 2:

No commercial traffic rights may be exercised by the Designated Airline(s) of the Oriental Republic of Uruguay between points of the Netherlands in Europe and Bonaire, Sint Eustatius and Saba and v.v. (grand cabotage).

Acuerdo de servicios aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República Oriental del Uruguay

Preámbulo

El Reino de los Países Bajos

y

la República Oriental del Uruguay,

que se denominarán en lo sucesivo las Partes Contratantes;

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional;

Deseando celebrar un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Oriental de Uruguay sobre servicio aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo:

- a) el término «autoridades aeronáuticas» significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Medio Ambiente; para la República Oriental del Uruguay, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) o, en cualquiera de los casos, la persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
- b) los términos «servicio acordado» y «ruta especificada» significan respectivamente: los servicios aéreos internacionales de conformidad con el presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo;
- c) el término «Acuerdo» significa: el presente Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación del mismo, así como cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo;
- d) los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» tendrán el significado que se les atribuye respectivamente en el artículo 96 del Convenio;
- e) el término «cambio de aeronave» significa: la operación de uno de los servicios acordados por parte de una línea aérea designada, de modo que uno o más tramos de la ruta especificada se utilicen por diferentes aeronaves.
- f) el término «Convenio» significa: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;
- g) el término «línea aérea designada» significa: la línea aérea que ha sido designada y autorizada conforme al artículo 3 del presente Acuerdo (Designación y autorización);
- h) el término «aprovisionamiento» significa: artículos fungibles para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los comestibles;
- i) el término «precio» significa: cualquier cantidad (con excepción de las tasas gubernamentales) cobrada o por cobrar por la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo), incluidos:
 - i) las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
 - ii) las cargas y condiciones por cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que sea ofrecido por la línea aérea;
- j) el término «territorio» en relación con cualquiera de las Partes Contratantes se considerará que está formado por las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de la Parte Contratante;
- k) el término «carga al usuario» significa: un gravamen que se impone a las líneas aéreas por la provisión de las instalaciones o los servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.
- l) el término «capacidad» significa: la combinación de la frecuencia por semana y la configuración y el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s);
- m) el término «Estado miembro de la UE» significa: un Estado que sea actualmente o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- n) el término «parte caribeña de los Países Bajos» significa: las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba.
- o) el término «los Países Bajos» significa:
 - i) la parte europea de los Países Bajos, y
 - ii) la parte caribeña de los Países Bajos;
- p) el término «residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» significa: residentes con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.

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

Artículo 2

Concesión de derechos

A menos que se especifique algo distinto en el Anexo, cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la realización del transporte aéreo internacional por parte de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente;
- d) el derecho de ejercer derechos de tráfico comercial desde la quinta (5ª.) hasta la novena (9ª.) libertad.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación escrita por vía diplomática a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo, así como a sustituir por otra a una línea aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante deberá conceder sin demora a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación que correspondan, con sujeción a las disposiciones del presente artículo, siempre que:

- a) en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) esté establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea;
 - ii) el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;
 - iii) la línea aérea sea propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
- b) en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos;
 - ii) los Países Bajos ejerzan y mantengan el control reglamentario efectivo de la línea aérea;
 - iii) la línea aérea sea propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
- c) en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
 - i) esté establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay;
 - ii) la República Oriental del Uruguay ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea;
 - iii) la línea aérea sea propiedad de la República Oriental del Uruguay o de los nacionales de la República Oriental del Uruguay, directamente o mediante una participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos;
 - iv) la línea aérea sea propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por ellos, a menos que se haya acordado algo diferente en un Acuerdo bilateral sobre servicios aéreos entre dicho Estado miembro de la CLAC y Uruguay;

Y que:

- d) el gobierno que designe a la línea aérea cumpla y aplique las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad operacional) y en el artículo 16 (Seguridad de la aviación);
- e) la línea aérea designada esté cualificada para cumplir las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que evalúa la solicitud o solicitudes.

3. Al recibir la autorización de operación señalada en el párrafo 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n), en cualquier momento, iniciar la operación de los servicios acordados, tanto una parte de ellos como su totalidad, siempre que cumpla con lo dispuesto en el presente Acuerdo.

Artículo 4

Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante:

- a) en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) si no está establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; o
 - ii) si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
 - iii) si la línea aérea no es propiedad de Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio o de nacionales de dichos Estados, directamente o mediante participación mayoritaria o si no está efectivamente controlada por ellos;
- b) en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) si no está establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii) si los Países Bajos no ejercen o mantienen el control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
 - iii) si la línea aérea no es propiedad de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos, de nacionalidad holandesa, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;
- c) en el caso de una línea aérea designada por la República Oriental del Uruguay:
 - i) si no está establecida en el territorio de la República Oriental del Uruguay o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República Oriental del Uruguay; o
 - ii) si la República Oriental del Uruguay no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
 - iii) si la línea aérea no es propiedad de la República Oriental del Uruguay o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos; o
 - iv) si la línea aérea no es propiedad de un Estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) o de sus nacionales, directamente o mediante participación mayoritaria, o no está efectivamente controlada por ellos;
- d) si la línea aérea no ha cumplido las leyes y los reglamentos a los que refiere el artículo 13 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;
- e) si la otra Parte Contratante no mantiene ni administra las normas consignadas en el artículo 15 (Seguridad operacional);
- f) en caso de que esa línea aérea no reúna las condiciones que exigen las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede la autorización, en virtud de las leyes y reglamentos razonablemente aplicables a la prestación de los servicios aéreos internacionales, por dichas autoridades aeronáuticas de conformidad con el Convenio;
- g) en caso de que la línea aérea actúe incumpliendo de otra forma las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que se requiera una acción inmediata para evitar que se prolongue el incumplimiento del párrafo 1 de este artículo, los derechos establecidos por este artículo se ejercerán solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa, dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este artículo no limita los derechos que tiene cualquiera de las Partes Contratantes de suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 (Seguridad de la aviación).

Artículo 5

Precios

1. Los precios por transporte aéreo internacional explotado de conformidad con el presente Acuerdo, no estarán sujetos a la aprobación de ninguna Parte Contratante, ni se exigirá su registro previo ante ninguna Parte Contratante, excepto para fines de información y por el tiempo que lo exijan sus leyes.

La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- i) Impedir precios que impliquen una conducta anticompetitiva que tenga, o probablemente tenga, o se intente que tenga, el efecto de perjudicar a un competidor o de excluirlo de una ruta;
- ii) Proteger a los consumidores de precios exorbitantes o de sus condiciones restrictivas, debidos al abuso de una posición dominante;

iii) Proteger a las líneas aéreas designadas de precios artificialmente bajos.

2. Las Partes Contratantes no podrán actuar unilateralmente para evitar que entre en vigor o que continúe vigente un precio que cobre o se proponga cobrar

- a) una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes, o
- b) una línea aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

3. Si una Parte Contratante considera que un precio propuesto para ser aplicado por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo internacional, es contrario a las consideraciones establecidas en el párrafo 2 del presente artículo, podrá solicitar consultas de conformidad con el artículo 18 (Consultas y modificaciones) de este Acuerdo y notificará a la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Dichas consultas se celebrarán en un plazo no mayor a treinta (30) días a contar desde la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes cooperarán para procurar obtener la debida información para una solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegaran a un acuerdo con respecto a un precio que ha merecido una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante empleará sus mejores esfuerzos para hacer efectivo dicho acuerdo. En defecto de dicho acuerdo mutuo, el precio en cuestión no entrará en vigor ni continuará en vigor.

Artículo 6

Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante:

- a) que abran oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios (incluido el derecho a vender y a expedir cualquier billete o conocimiento de embarque aéreo, tanto sus propios billetes o conocimientos de embarque aéreo como los de cualquier otra línea aérea), así como otras instalaciones necesarias para proporcionar el transporte aéreo;
- b) que se encarguen de la venta de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o suplementarios en el territorio de la otra Parte Contratante, tanto directamente como a través de sus agentes o de otras líneas aéreas, según su propia discreción;
- c) que vendan dichos servicios de transporte y servicios auxiliares o suplementarios y que toda persona sea libre de adquirir el transporte o los servicios citados en cualquier moneda.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n) introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda(n) necesitar en relación con la prestación de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas exigencias de personal podrán, a elección de la línea aérea designada, ser cubiertas por su propio personal o mediante la utilización de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar los citados servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. De conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante incluido, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, el Derecho de la Unión Europea, cada línea aérea designada tendrá, en el territorio de la otra Parte Contratante, el derecho de realizar su propia asistencia en tierra (autoasistencia o *self handling*) o, a su elección, el derecho de seleccionar entre los proveedores competidores que proporcionen servicios de asistencia en tierra en todo o en parte. Cuando dichas leyes y reglamentos limiten o impidan los servicios de autoasistencia, cada línea aérea designada será tratada de acuerdo con el principio de no discriminación en lo que refiere a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o varios proveedores.

5. Al explotar u ofrecer los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, cada una de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán concluir acuerdos de cooperación comercial, tales como acuerdos sobre bloqueo de espacio o de código compartido con:

- a) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;
- b) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra parte Contratante, incluyendo código compartido interno;
- c) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país; con tal que:
 - i) la(s) línea(s) aérea(s) operadora(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial deberán poseer los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de ruta y los derechos de capacidad y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
 - ii) todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación deberán poseer los derechos de ruta subyacentes, y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;

- iii) (iii) en todos los billetes vendidos por la línea aérea en su punto de venta se especifique claramente al adquirente qué línea aérea operará realmente cada sector de la ruta y con qué línea aérea o líneas aéreas el adquirente estará ingresando en una relación contractual.
Cuando una línea aérea designada preste los servicios acordados de conformidad con acuerdos de código compartido como línea aérea explotadora, la capacidad total explotada se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea. La capacidad ofrecida por la línea aérea que actúe como línea aérea de comercialización en servicios de código compartido prestados por otras líneas aéreas, no se atribuirá a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea.

6. Cada línea aérea designada podrá utilizar modos de transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga. Las actividades antes mencionadas deberán llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 7

Cambio de aeronave

1. En todos y cada uno de los segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación relativa al cambio del tipo o el número de aeronave utilizada, en cualquier punto de la ruta especificada, siempre que, en la dirección de salida, el transporte a partir de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y que, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea sea una continuación del transporte a partir del citado punto.
2. Para los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá emplear su propio equipo y equipo arrendado, de acuerdo con los reglamentos nacionales, y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales o de acuerdos de cooperación comercial con otras líneas aéreas.
3. Una línea aérea designada podrá usar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

Artículo 8

Competencia leal

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada una de las líneas aéreas designadas tenga oportunidades justas e iguales de competir para llevar a cabo el transporte aéreo regulado por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante emprenderá todas las acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal que afecten negativamente la posición competitiva de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante.
3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada que determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, partiendo de consideraciones comerciales en el mercado correspondiente. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave que explote(n) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto si así lo exigen razones de aduanas, técnicas, operativas o ambientales, en virtud de condiciones uniformes conforme al artículo 15 del Convenio.
4. Ninguna Parte Contratante impondrá a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, un derecho de preferencia, un coeficiente de vuelo, tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico, que fuera incompatible con los fines del presente Acuerdo.

Artículo 9

Impuestos, derechos aduaneros y gravámenes

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, según el principio de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de derechos o gravámenes similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Por lo que se refiere al equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes y aprovisionamiento introducidos en el territorio de una Parte Contratante por, o en nombre de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o que se encuentren a bordo de la aeronave explotada por dicha línea aérea designada, y que estén destinados únicamente para su uso a bordo de esa aeronave mientras se realizan servicios aéreos internacionales, estarán exentos de derechos y gravámenes, incluidos los derechos aduaneros y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando esos suministros se vayan a utilizar en partes del viaje situadas por encima del territorio de la Parte Contratante en la que se subieron a bordo.

Podrá exigirse que los artículos anteriormente mencionados se mantengan sometidos a vigilancia o control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no podrán interpretarse de forma que una Parte Contratante pueda ser obligada a reembolsar derechos aduaneros que ya se hayan recaudado sobre los bienes mencionados anteriormente.

3. El equipo habitual de vuelo, los repuestos, los suministros de combustibles y lubricantes y el aprovisionamiento que permanezcan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes solamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante que, podrán exigir que estos materiales se mantengan bajo su vigilancia hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

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

5. Las exenciones recogidas en este artículo también se aplicarán cuando una línea(s) aérea(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes haya contratado con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte Contratante, el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes especificados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo.

6. Nada en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, según el principio de no discriminación, impuestos, derechos, exacciones, tasas o gravámenes al combustible suministrado en el territorio de la parte europea de los Países Bajos para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada de la República del Uruguay que opere entre un punto en el territorio de la parte europea de los Países Bajos y el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 10

Cargos a los usuarios

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos o controlados por las autoridades u organismos competentes que los apliquen en cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante deberán ser justos, razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se calcularán, para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea, en el momento en que dichos cargos se calculen.

2. Los cargos al usuario impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no exceder, el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos competentes que los apliquen, la provisión de las instalaciones y los servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la seguridad de la aviación, de instalaciones y servicios, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario. Dichos costes íntegros podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan los derechos se proporcionarán de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre las autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos y la(s) línea(s) aérea(s) que utilice(n) los servicios e instalaciones, y animará a dichas autoridades u organismos competentes para aplicar los cargos, y a la(s) línea(s) aérea(s), a que intercambie(n) la información que pueda ser necesaria para permitir revisar con precisión si los cargos están justificados conforme a los principios enunciados en los párrafos (1) y (2) del presente artículo.

Cada Parte Contratante alentará a las autoridades competentes para aplicar los cargos, a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de cargos, a fin de permitir que estos expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. No se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición de este artículo a menos que: (i) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión del cargo o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante; o (ii) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica incompatibles con el presente Artículo.

Artículo 11

Doble imposición

1. Los beneficios de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional solo estarán sujetos a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.
2. Las ganancias procedentes de la enajenación de aeronaves explotadas en el tráfico internacional o de los bienes muebles que formen parte de la explotación de dichas aeronaves, solo estarán sujetas a imposición tributaria en el Estado en que se encuentre la dirección efectiva de la línea aérea designada.
3. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también a los ingresos y beneficios provenientes de la participación en un consorcio empresarial, en una empresa conjunta, en un acuerdo de cooperación comercial o un organismo que opere internacionalmente.
4. Las disposiciones del presente artículo se aplicaran también a los tributos que graven los ingresos brutos provenientes del transporte internacional de pasajeros y carga.
5. Las remuneraciones obtenidas por un residente de un Estado Contratante, proveniente de un cargo ejercido a bordo de una embarcación o aeronave explotadas en el tráfico internacional, solo serán objeto de tributación en dicho Estado.
6. Si existe un acuerdo entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación y para prevenir la evasión fiscal de ingresos (en adelante: «acuerdo tributario») que trate el transporte aéreo y que prevea procedimientos diferentes de los previstos en los párrafos 1 a 5 del presente artículo, se aplicaran las disposiciones del acuerdo tributario.

Artículo 12

Transferencia de fondos

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos en el territorio de venta. Se incluirán en las citadas transferencias netas los ingresos procedentes de las ventas de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios, realizadas directamente o a través de agentes, y los intereses comerciales normales logrados sobre los citados ingresos mientras se encuentran en depósito, esperando su transferencia.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante recibirán autorización para la citada transferencia, dentro de un plazo máximo de treinta (30) días desde su solicitud, en la moneda que sea y al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local en la fecha de la venta.
3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán derecho a efectuar la transferencia efectiva, una vez hayan recibido la autorización.

Artículo 13

Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos

1. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes con respecto a la admisión o la entrada en su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o sobre la conducción y la navegación de dichas aeronaves.
2. Al entrar en el territorio de cada Parte Contratante y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, despacho, aduanas y cuarentena.
3. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito por el territorio de cualquier Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para esos fines, no serán sometidos más que a un control simplificado, excepto en lo relativo a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designadas de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares, o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tránsito aéreo y de instalaciones similares bajo su control.

5. Cuando lo solicite una Parte Contratante, la otra Parte Contratante proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes a los que se refiere este Acuerdo.

Artículo 14

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o entregados recíprocamente por una Parte Contratante incluyendo, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los que sean conformes a las leyes y reglamentos de la Unión Europea y aún válidos, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, a los efectos de prestar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre y cuando los requisitos para que se expidan o entreguen recíprocamente dichos certificados y licencias igualen o excedan los requisitos mínimos que existan o puedan establecerse en el futuro con arreglo al Convenio.

Cada Parte contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de aptitud y de las licencias concedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante, cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.

Artículo 15

Seguridad operacional

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar, en todo momento, consultas sobre las normas de seguridad en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.

2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas y requisitos de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de 15 días o en el plazo superior que se acuerde, será motivo de aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, o en nombre de dichas líneas aéreas en virtud de un contrato de arrendamiento, en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (inspecciones en pista), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en pista de este tipo da lugar a:

- a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio; o
- b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de dicha aeronave, o los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una línea o líneas aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave explotada por esa línea o líneas aéreas, de conformidad con el anterior párrafo 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el anterior párrafo 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una denegación de acceso para una inspección en pista, consultas, o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la línea aérea.

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores párrafos 2 o 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

8. Cada Parte Contratante se encargará de que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) reciban servicios de comunicación, de aviación y meteorológicos y cualquier otro servicio necesario para operar de forma segura los servicios acordados.

Artículo 16

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones recíprocas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo complementario de este último para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio en materia de seguridad de la aviación que llegue a ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y, en la medida en que las apliquen, con las prácticas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores que tengan su principal lugar de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas sobre seguridad de la aviación incluirá toda diferencia que haya sido notificada por la Parte Contratante en cuestión.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen medidas efectivas para proteger a la aeronave, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para realizar controles adecuados de la tripulación, la carga (incluido el equipaje en bodega) y el aprovisionamiento, antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas son apropiadas para afrontar cualquier aumento del grado de amenaza. Cada Parte Contratante conviene en que se exigirá a su(s) línea(s) aérea(s) designada(s), que observe(n) las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, destinadas a poner término a dicho incidente o amenaza, de la forma más rápida posible y con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud. Estas consultas tendrán como objetivo alcanzar un acuerdo sobre las medidas apropiadas para eliminar los motivos de preocupación más inmediatos y para adoptar, dentro del marco de las normas de seguridad de la OACI, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad apropiadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere viables para asegurar que una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que haya aterrizado en su territorio, sea retenida en tierra, a menos que su partida venga exigida por el deber fundamental de proteger la vida humana. Siempre que sea viable, dichas medidas se tomarán a partir de consultas mutuas.

Artículo 17

Horarios

Una Parte Contratante podrá exigir a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, la presentación de horarios, programas de servicios aéreos no planificados, o planes operativos, para su aprobación, de acuerdo con el principio de no discriminación. Si una Parte Contratante exige la presentación con fines de información, minimizará la carga administrativa de los requisitos y del procedimiento de tal presentación, para los intermediarios de transporte aéreo y a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

Artículo 18

Consultas y modificaciones

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse periódicamente con un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas para modificar este Acuerdo o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la petición, a menos que se acuerde algo diferente. Las citadas consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia.

3. Este Acuerdo será modificado mediante un intercambio de notas diplomáticas y las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de la última notificación escrita en la cual las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente del cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 anterior, cualquier modificación del Anexo de este Acuerdo será acordada entre las autoridades aeronáuticas, y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas.

Artículo 19

Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, por solucionar su controversia mediante negociaciones bilaterales, entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

2. Si las Partes Contratantes no llegaran a una solución tal y como se establece en el párrafo 1 del presente artículo, tratarán de solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado de común acuerdo por los dos árbitros así elegidos, siempre que dicho tercer árbitro no sea nacional de una de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se acordará dentro de un plazo posterior de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si no se acuerda la designación del tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este artículo.

Artículo 20

Terminación

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento y a través de los canales diplomáticos, su decisión de terminar el presente Acuerdo.
2. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que la notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días hábiles después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

Este Acuerdo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. Al presente Acuerdo se le aplicarán las disposiciones del Convenio.
2. Si entra en vigor algún acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, sobre cualquier asunto cubierto por el presente Acuerdo, las disposiciones relevantes de dicho acuerdo o convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias, para el Acuerdo, de la prevalencia mencionada en el párrafo 2 del presente artículo, y para acordar las modificaciones necesarias al presente Acuerdo.

Artículo 23

Aplicabilidad del Acuerdo

Por lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos y al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

Artículo 24

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito de que han cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales exigidos en sus respectivos países para su entrada en vigor.
2. El Acuerdo de transporte aéreo entre los Gobiernos del Reino de los Países Bajos y la República Oriental del Uruguay de 21 de noviembre de 1979 dejará de tener efecto en la fecha en que este Acuerdo entre en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo,

HECHO EN Montevideo el 12 de noviembre 2016 en dos ejemplares originales, en inglés, neerlandés y español, siendo todos igualmente auténticos. En caso de existir divergencias de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

Por el Reino de los Países Bajos,

Martin de la Beij

Por la República oriental del Uruguay,

Rodolfo Nin Novoa

Anexo:

Cuadro de rutas

Cuadro de rutas

1. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de los Países Bajos:
Todos los puntos en los Países Bajos, incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en Uruguay – Todos los puntos más allá
2. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República de Uruguay:
Todos los puntos en Uruguay – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en los Países Bajos incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba – Todos los puntos más allá

Nota 1:

Cada línea aérea podrá, en todos los vuelos, y según su propia elección:

- a) explotar vuelos en una o en las dos direcciones;
- b) terminar alguno de sus servicios o todos ellos, en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una misma aeronave;
- d) servir a puntos intermedios y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e) omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- f) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves, en cualquier punto;
- g) servir a puntos más allá de cualquier punto en su territorio, cambiando o sin cambiar de aeronave o de número de vuelo y mantener y publicitar esos servicios al público como servicios completos;
- h) hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes;
- i) llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante; y
- j) combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente del lugar de origen de dicho tráfico; sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de llevar tráfico que sea también permisible en virtud del presente Acuerdo, siempre que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que ha designado la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:

Ningún derecho de tráfico comercial podrá ser ejercido por las líneas aéreas designadas de la República Oriental del Uruguay entre puntos en los Países Bajos en Europa y Bonaire, San Eustaquio y Saba y v.v. (gran cabotaje).

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 24, eerste lid, van het Verdrag 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 formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

Het Verdrag vervangt:

Luchtvervoersovereenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden en van de Republiek ten Oosten van de Uruguay; 's-Gravenhage, 21 november 1979. Zie verdragsnummer 000819 in de Verdragenbank.

Uitgegeven de *twintigste* januari 2017.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. KOENDERS