

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

JAARGANG 2018 Nr. 86

---

## A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;  
San José, 18 juni 2018*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 010228 in de Verdragenbank.

## B. TEKST<sup>1)</sup>

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

### PREAMBULE

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Costa Rica,

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 bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale luchtvaart;

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

### HOOFDSTUK I

#### INLEIDING

##### Artikel 1

#### *Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en wat de Republiek Costa Rica betreft, het ministerie van Openbare

---

<sup>1)</sup> Het origineel is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve fouten voorkomen die in een later Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

Werken en Transport, de Technische Raad Burgerluchtvaart en het Directoraat-Generaal Burgerluchtvaart; 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 het Verdrag van Chicago aangenomen bijlagen en elke wijziging van de bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
- g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- 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 rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
  - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een 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) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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.

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:
  - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
  - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van het internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtdiensten tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

3. De uitoefening van vijfde vrijheidsrechten wordt goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsluitende partijen en kan worden overeengekomen in een regeling.

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere verdragsluitende partij een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke verdragsluitende partij onverwijld aan elke aldus door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de desbetreffende exploitatievergunningen conform de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
  - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
  - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
  - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
  - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland;
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Costa Rica:
  - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Costa Rica en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Costa Rica; en
  - ii. de Republiek Costa Rica daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
  - iii. de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Costa Rica en/of van onderdanen van de Republiek Costa Rica;

en dat:

- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 16 (Veiligheid) en artikel 17 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag 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 internationale luchtdiensten.

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 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. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van het Caribische deel van Nederland;
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Costa Rica:
  - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Costa Rica of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Costa Rica; of
  - ii. de Republiek Costa Rica niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
  - iii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Costa Rica en/of van onderdanen van de Republiek Costa Rica;
- d. de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 14 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
- e. de andere verdragsluitende partij de in artikel 16 (Veiligheid) en artikel 17 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag 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 te verrichten in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de 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 17 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

### HOOFDSTUK III

#### COMMERCIELE BEPALINGEN

##### Artikel 5

##### *Prijzen*

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

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of onrechtstreekse overheidssubsidie of -steun.

2. De verdragsluitende partijen kunnen kennisgeving of indiening vereisen van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in rekening te brengen prijzen. De prijzen blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.

3. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of voorgesteld door:
  - a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen; of
  - b. een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij voor internationale luchtdiensten tussen het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en een ander land.
4. Wanneer een verdragsluitende partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de verdragsluitende partijen werken samen om de informatie te verkrijgen die nodig is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de verdragsluitende partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een prijs waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de nieuwe prijs niet van kracht.

## Artikel 6

### *Commerciële activiteiten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht:
  - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten 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 luchtdiensten;
  - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij(en), via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten;
  - c. deze luchtdiensten en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht het in verband met het verzorgen van luchtdiensten 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 verrichten op het grondgebied van die verdragsluitende partij.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende agent of luchtvaartmaatschappij te kiezen. Dit recht is uitsluitend onderworpen aan fysieke beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van de luchthaven. Wanneer dergelijke overwegingen self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten, en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
  - a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing of lease-regelingen, met:
    - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
    - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing, maar uitsluitend als onderdeel van een internationale vlucht;
    - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
    - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land;
  - b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezit (bezitten) de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet (voldoet) aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;

- c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerking bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
- d. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen; De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- e. bij het aanbieden van diensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat;
- f. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtdiensten van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationale luchtdiensten gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de verdragsluitende partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren.

7. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of zee of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan (kunnen) ervoor kiezen zelf haar (hun) vervoer over land en/of zee te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of zee, met inbegrip van vervoer over land en/of zee geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

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

## Artikel 7

### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Op elk deel van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de 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 geleasede uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met andere luchtvaartmaatschappijen.

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

## Artikel 8

### *Operationele flexibiliteit*

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

2. Onverminderd het eerste lid van dit artikel zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de verdragsluitende partijen in staat zijn gebruik te maken van geleasede luchtvaartuigen (of luchtvaartuigen en

bemanning) van een andere maatschappij, mits dit er niet toe leidt dat de leasende luchtvaartmaatschappij verkeersrechten uitoefent waarover zij niet beschikt volgens het recht, het beleid en de richtlijnen van elke verdragsluitende partij.

## Artikel 9

### *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 de internationale luchtdiensten 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 de internationale luchtdiensten 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.

## HOOFDSTUK IV

### FINANCIËLE BEPALINGEN

## Artikel 10

### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, en reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale 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 boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

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

## Artikel 11

### *Gebruikersheffingen*

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

4. Dergelijke overmakingen worden uitgevoerd ingevolge de wetgeving die van toepassing is bij de betreffende verdragsluitende partij.



## HOOFDSTUK V

### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

#### 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 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 bewijzen en vergunningen*

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

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

#### Artikel 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 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

3. Onverminderd de verplichtingen genoemd 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 gehandhaafd en vastgelegd,

staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke 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 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, 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 luchtvaart waartoe de verdragsluitende partijen toetreden.

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

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

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

4. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de 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 om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico's voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen van 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 zal gericht 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 passende maatregelen voor het creëren van een veilige situatie.

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

## HOOFDSTUK VI

### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 17

##### *Dienstregeling*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij dienen voor aanvang van de exploitatie van hun diensten hun voorgenomen dienstregeling, onder vermelding van de frequentie, het type luchtvaartuig en de geldigheidsduur, in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij. Dit vereiste is eveneens van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.

2. Indien een aangewezen luchtvaartmaatschappij ad-hocvluchten wil uitvoeren in aanvulling op de vluchten vermeld in de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij voorafgaand toestemming te vragen aan de luchtvaartautoriteit van de betreffende verdragsluitende partij, die dit verzoek in welwillende overweging neemt in overeenstemming met haar nationale vereisten.

## 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. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de verdragsluitende partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 25 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.
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 van kracht op een in de notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

## 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 en de bijlage daarbij, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van bilaterale onderhandelingen.
2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een 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.
3. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

## HOOFDSTUK VII

### SLOTBEPALINGEN

## Artikel 20

### *Duur en 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 van de kennisgeving van beëindiging te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 21

### *Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 22

### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen*

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

## Artikel 23

### *Toepasselijkheid van dit 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 luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica, ondertekend te San José op 21 december 1994, houdt op van toepassing te zijn op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag in tweevoud in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal hebben ondertekend, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. Ingeval de teksten verschillend kunnen worden uitgelegd, is de Engelse tekst doorslaggevend.

GEDAAN te San José op 18 juni 2018

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

PETER DERREK HOF

*Voor de Republiek Costa Rica,*

EPSY CAMPBELL BARR

---

### **Bijlage**

#### **Routetabel**

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:  
Alle punten in Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba – Alle tussenliggende punten – Alle punten in Costa Rica – Alle verder gelegen punten na Costa Rica.
2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Costa Rica:

Alle punten in Costa Rica – Alle tussenliggende punten – Alle punten in Nederland – Alle verder gelegen punten na Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

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 voor elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en deze diensten publiekelijk adverteren en aanbieden als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, met inbegrip van het verrichten van „eigen stopover“-verkeer;
- 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 verkeersrecht uit hoofde van dit Verdrag, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

De door de Republiek Costa Rica aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) mag/mogen geen commerciële verkeersrechten uitoefenen tussen punten in Nederland in Europa en Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

De door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) mag/mogen, geen commerciële verkeersrechten uitoefenen tussen punten in de Republiek Costa Rica.

---

## **Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica for Air Services between and beyond their respective Territories**

### PREAMBLE

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Costa Rica,

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 Services;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica for Air Services between and beyond their respective Territories;

Have agreed as follows:

### CHAPTER I

#### INTRODUCTION

##### Article 1

##### *Definitions*

1. For the purpose of this Agreement:

- a) the term “Aeronautical Authorities” means, for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; for the Republic of Costa Rica, the Ministry of Public Works and Transport, the Civil Aviation Technical Board, and the Directorate General of Civil Aviation; 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 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 the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores", means 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 and (the configuration of) 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.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its Territory without landing;
- b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
- c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.

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

3. The exercise of fifth freedom traffic rights will be subject to approval between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties, and may be agreed upon in an arrangement.

### 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. Upon 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) the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
  - b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and
    - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands;
  - c) in the case an Airline is designated by the Republic of Costa Rica:
    - (i) the Airline is established in the Territory of the Republic of Costa Rica and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Costa Rica; and
    - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Costa Rica; and
    - (iii) the Airline is effectively controlled by the Republic of Costa Rica and/or by nationals of the Republic of Costa Rica;and that:
  - d) the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security) of this Agreement;
  - e) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. Upon receipt of the operating authorization 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, when:
  - a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - (i) the Airline 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) the Airline 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;
- c) in the case an Airline is designated by the Republic of Costa Rica:
  - (i) the Airline is not established in the Territory of the Republic of Costa Rica or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Costa Rica; or
  - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Republic of Costa Rica, or
  - (iii) the Airline is not effectively controlled by the Republic of Costa Rica and/or by nationals of the Republic of Costa Rica;
- d) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 14 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- e) in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security) of this Agreement;
- 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 the conditions referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 17 (Aviation Security) of this Agreement.

### CHAPTER III

#### COMMERCIAL PROVISIONS

##### Article 5

##### *Prices*

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

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

2. Either Contracting Party may require notification or filing of any Price to be charged by the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

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

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

4. If either Contracting Party considers any such Price inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall 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 Services 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 Services;
  - 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 Services and ancillary or supplemental services;
  - c) to sell such services 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 Services and ancillary or supplemental services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling in the Territory of the other Contracting Party ("self-handling"), or, at its option, select among competing agents or Airlines, for such services in whole or in part. This right shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all Airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
  - a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
    - (i) the Designated Airline(s) of the same Contracting Party;
    - (ii) the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share, but only as part of an international journey;
    - (iii) the Designated Airline(s) of a third country;
    - (iv) a cargo surface transportation provider of any country;
  - b) the operating Airline(s) involved in the cooperative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - c) all marketing Airlines involved in the cooperating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
  - e) when holding out services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship;
  - f) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.
6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of Air Services of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international Air Service any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.
7. Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface Airlines, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through Price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

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

## Article 7

### *Change of Aircraft*

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform International Air Services 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

### *Operational Flexibility*

1. Each Designated Airline will be able in the operations of the authorized services in this Agreement, to use its own aircraft or aircraft which have been leased, chartered, or interchanged through a contract between Airlines (from both parties or third countries) fulfilling the rules and regulations of each Contracting Party.

2. Subject to paragraph 1 of this Article, the Designated Airlines of each one of the Contracting Parties will be able to use leased aircraft (or aircraft and crew) of another company, provided that the lease-holder Airline will not exercise traffic rights it does not have according to the law, policies and guidelines of each Contracting Party.

## Article 9

### *Fair Competition*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services 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 Services 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.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

## Article 10

### *Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising

and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

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

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

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

## Article 11

### *User Charges*

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or
- (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 12

### *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 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.

4. Such transfers will be made under the applicable legislation of the Contracting Party concerned.

## CHAPTER V

### REGULATORY PROVISIONS

#### 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 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.

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 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article 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 of this Article 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 security 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 oper-

ators 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 of this Article, 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.

## CHAPTER VI

### PROCEDURAL PROVISIONS

#### Article 17

##### *Timetable*

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, such Airline must request prior permission from the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned which shall give positive and favorable consideration to such request in accordance with its national requirements.

#### 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. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Contracting Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall come into force in accordance with the provisions of Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article 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 diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

#### Article 19

##### *Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on 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.

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

#### CHAPTER VII

##### FINAL PROVISIONS

#### Article 20

##### *Duration and Termination*

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

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

#### Article 21

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

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

#### Article 22

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

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

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

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



## Article 23

### *Applicability of this 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 Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica, signed at San José on 21 December 1994, will cease to have effect on the date of entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate, each in English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

DONE in San José on 18 June 2018.

*For the Kingdom of the Netherlands,*

PETER DERREK HOF

*For the Republic of Costa Rica,*

EPSY CAMPBELL BARR

---

## Annex

### Route schedule

1. For the designated airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:  
All points in the Netherlands including Bonaire, Sint Eustatius and Saba – All intermediate points – All points in Costa Rica – All points beyond Costa Rica.
2. For the designated airline(s) of the Republic of Costa Rica:  
All points in Costa Rica – All intermediate points – All points in the Netherlands – All points beyond the Netherlands, including Bonaire, Sint Eustatius and Saba.

Note 1:

Each airline may on any or all flights and at its discretion:

- 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 points, points beyond 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 preceding any point in its territory with or without change of aircraft or flight number, and offer and advertise such services to the public as through services;
- h) make stopovers at any point either within or outside the territory of either Contracting Party, including the carriage of passengers at these stops;
- i) carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and
- j) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates, without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service begins or terminates in the territory of the country designating the airline(s).

Note 2:

No commercial traffic rights may be exercised by the airline(s) designated by the Republic of Costa Rica between points in the Netherlands in Europe and Bonaire, Sint Eustatius and Saba.

No commercial traffic rights may be exercised by the airline(s) designated by the Netherlands between points in the Republic of Costa Rica.

## **Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Costa Rica para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios**

### PREÁMBULO

El Reino de los Países Bajos

y

la República de Costa Rica,

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;

Deseosos de contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseosos de garantizar el máximo nivel de protección y seguridad en los servicios aéreos internacionales;

Deseosos de concluir un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Costa Rica sobre servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

### CAPÍTULO I

#### INTRODUCCIÓN

##### 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 Gestión de Agua; para la República de Costa Rica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para llevar a cabo cualquiera de las funciones que actualmente ejercen dichas autoridades;
- b) los términos «servicio convenido» y «ruta especificada» significa servicio aéreo internacional en virtud del presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
- c) el término «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, su Anexo elaborado en aplicación del mismo, así como cualquier modificación del Acuerdo o el Anexo;
- d) los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;
- e) el término «cambio de aeronave» significa la operación de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada de tal forma que uno o más sectores de la ruta especificada, sean operados por diferentes aeronaves;
- f) el término «Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 del Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;
- g) el término «línea aérea designada» significa la línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo;
- h) el término «provisiones» significa artículos de carácter fácilmente consumibles para su uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos alimentos;
- i) el término «precio» significa cualquier cantidad, excluyendo impuestos gubernamentales, cargados por, o que carga la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
  - i) las condiciones que regulan la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
  - ii) los cargos y condiciones para cualquier servicio auxiliar del transporte, el cual es ofrecido por la línea aérea;

- j) el término «territorio» en relación con las Partes Contratantes, se considerará que son las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de la Parte Contratante;
- k) el término «cargos al usuario» significa un cargo aplicado a las líneas aéreas por el suministro de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad en la aviación, incluidos servicios e instalaciones conexos;
- l) el término «capacidad» significa la combinación de la frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la línea(s) aérea(s) designada(s);
- m) el término «Estado miembro de la UE» significa un Estado que es o será en el futuro parte contratante del Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el 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 para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

## CAPÍTULO II

### OBJETIVOS

#### Artículo 2

##### *Concesión de derechos*

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, a menos que se especifique lo contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales por la línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el propósito de abordar y desaboardar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación.

2. Nada en el párrafo 1 del presente artículo se considerará que otorga el derecho a las líneas aéreas de una Parte Contratante a participar en servicios aéreos entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quintas libertades estarán sujetos a la aprobación entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y puede ser acordada en un arreglo.

#### Artículo 3

##### *Designación y autorización*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho, mediante notificación por escrito a través de la vía diplomática a la otra Parte Contratante, de designar una o más líneas aéreas para operar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo y sustituir a otra línea aérea por una línea aérea previamente designada.

2. Tras la recepción de dicha notificación, cada Parte Contratante concederá, sin demora, a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación correspondientes con sujeción a las disposiciones del presente artículo, a menos que no esté convencida de que:

- a) en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
  - i) la línea aérea se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; y
  - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
  - iii) la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante la participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;

- b) en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i) la línea aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la parte caribeña de los Países Bajos, y
    - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos, y
    - iii) la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y sea controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
  - c) en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:
    - i) la línea aérea se encuentre establecida en el territorio de la República de Costa Rica y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Costa Rica; y
    - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República de Costa Rica; y
    - iii) la línea aérea sea controlada efectivamente por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;
- y que:
- d) el Gobierno que haya designado la línea aérea mantiene y administra las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;
  - e) La línea aérea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de servicio aéreo internacional por la Parte Contratante considerando la solicitud o solicitudes.

3. Una vez recibida la autorización de explotación del apartado 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquier momento comenzar a operar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, siempre y cuando cumplan las disposiciones del presente Acuerdo.

#### Artículo 4

##### *Revocación y suspensión de la autorización*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando:
  - a) en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i) la línea aérea no se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea o no tenga una licencia de explotación válida, según la legislación de la Unión Europea; o
    - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente indicada en la designación; o
    - iii) la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;
  - b) en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
    - i) la línea aérea no se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación apropiada para la parte caribeña de los Países Bajos; o
    - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por los Países Bajos; o
    - iii) la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
  - c) en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:
    - i) la línea aérea no esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica o no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la ley aplicable en la República de Costa Rica; o
    - ii) el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por la República de Costa Rica; o
    - iii) la línea aérea no esté efectivamente controlada por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;
  - d) en caso de que la línea aérea haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos mencionados en el artículo 14 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;
  - e) en caso de que la otra Parte Contratante no esté manteniendo y administrando las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;
  - f) en caso de que dicha línea aérea no cumpla las condiciones de calificación ante la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante que está valorando la autorización, conforme a las leyes y reglamentos aplicados normal y razonablemente por esas autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con el Convenio;
  - g) en caso de que la línea aérea deje de operar, de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar un mayor incumplimiento de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, los derechos establecidos en el presente artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte Contratante. Salvo acuerdo contrario de las Partes Contratantes, dichas consultas deberán comenzar dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes Contratantes a negar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

### CAPÍTULO III

#### DISPOSICIONES COMERCIALES

##### Artículo 5

###### *Precios*

1. Cada Parte Contratante deberá permitir que los precios para los servicios aéreos sean establecidos por cada línea aérea designada, basándose en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) la prevención de prácticas o precios irracionalmente discriminatorios;
- b) la protección a los consumidores de precios irracionalmente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
- c) la protección de las líneas aéreas de precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios o apoyo directo o indirecto por parte del gobierno.

2. Cada Parte Contratante podrá requerir la notificación o presentación de precios a cobrar por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Los precios pueden permanecer en vigor a menos que sean posteriormente rechazados en virtud del párrafo 3 del presente artículo.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de un precio aplicado o propuesto para ser aplicado por:

- a) una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes para servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes; o
- b) una línea aérea de una Parte Contratante para servicios aéreos internacionales entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera algún precio como incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante de las razones de su insatisfacción a la mayor brevedad posible. Estas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes deberán cooperar en la obtención de la información necesaria para la resolución del tema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio con respecto al cual se haya comunicado insatisfacción, cada Parte Contratante deberá hacer todo lo posible para poner dicho acuerdo en vigor. Sin tal acuerdo mutuo, el nuevo precio 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) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios (incluido el derecho a vender y emitir boletos y/o tiquetes aéreos, tanto en sus propios boletos y/o tiquetes aéreos como en los de cualquier otra línea aérea), así como otras facilidades requeridas para la prestación de servicios aéreos;
- b) en el territorio de la otra Parte Contratante, participar directamente y, a su discreción, a través de sus agentes, y/u otras líneas aéreas en la venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios;
- c) vender dichos servicios y servicios auxiliares o suplementarios y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte o servicios en cualquier moneda.

2. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda requerir en relación con la prestación de servicios aéreos y servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea designada, ser satisfechas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que operen en el territorio de la otra Parte Contratante, autorizados para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Cada línea aérea designada tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("auto asistencia"), o, a su propia elección, a seleccionar dichos servicios en su totalidad o en parte, entre los agentes o las líneas aéreas de la competencia. Este derecho solo puede estar sujeto a las limitaciones físicas derivadas de consideraciones de seguridad del aeropuerto. En caso de que tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios de tierra deberán estar disponibles en igualdad de condiciones para todas las líneas aéreas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables a la clase y calidad de los servicios existentes si fuera posible realizar la auto asistencia.

5. Al operar u ofrecer los servicios aéreos en las rutas especificadas, cada línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales y/o acuerdos de cooperación bajo las siguientes condiciones:

- a) los acuerdos comerciales y/o de cooperación pueden incluir, pero no se limitarán a reserva de capacidad, código compartido y acuerdos de arrendamiento, con:
  - i) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;
  - ii) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo códigos compartidos nacionales, pero únicamente como parte de un vuelo internacional;
  - iii) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país;
  - iv) un transportista terrestre de carga de cualquier país;
- b) la(s) línea(s) aérea(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial poseerán los derechos de tráfico subyacentes, como los derechos de ruta y los derechos de capacidad y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;
- c) todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación poseerán los derechos de tráfico subyacentes y deberán cumplir los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;
- d) la capacidad total operada por los servicios aéreos realizados en virtud de tales acuerdos será confrontada solo contra el derecho de capacidad de la Parte Contratante que designe la(s) línea(s) aérea(s). La capacidad ofrecida por la(s) línea(s) aérea(s) comercializadoras en estos servicios no se imputará contra los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea;
- e) al ofrecer servicios en venta bajo dichos acuerdos, la línea aérea correspondiente o su agente deben dejar claro al comprador en el punto de venta, cuál será la línea aérea que opera en cada sector del servicio y con qué línea(s) aérea(s) el comprador está entrando en una relación contractual;
- f) estas disposiciones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y exclusivamente de carga.

6. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) y los proveedores indirectos de servicios aéreos de cualquiera de las Partes Contratantes tendrán permitido, sin restricciones, emplear en relación con el servicio aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con servicios de aduanas, e incluyendo, cuando proceda, el derecho a transportar carga y correo en depósito de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables.

7. Dichos pasajeros, equipaje, carga y correo, sean transportados por superficie o por aire, tendrán acceso a los trámites aduaneros y las instalaciones del aeropuerto. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) efectuar su propio transporte terrestre o bien concertar acuerdos con otras líneas aéreas de superficie, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y por proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales pueden ofrecerse a través de un único precio para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que los pasajeros y los transportistas no sean inducidos a error en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

8. Las actividades mencionadas en el presente artículo se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos, estos se incluyen en la legislación aplicable por la Unión Europea.

## Artículo 7

### *Cambio de aeronave*

1. En cualquier segmento o segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá realizar servicios aéreos internacionales sin limitación alguna en cuanto a cambios en cualquier punto de la ruta especificada, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de tales puntos sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que

haya designado a la línea aérea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

2. A los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipos arrendados, y podrá operar bajo acuerdos comerciales y/o de cooperación con otras líneas.

3. Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

#### Artículo 8

##### *Flexibilidad operacional*

1. Cada línea aérea designada podrá utilizar en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas a través de un contrato entre las líneas aéreas (de ambas partes o de terceros países) en cumplimiento de las normas y reglamentos de cada Parte Contratante.

2. Con sujeción al párrafo 1 del presente artículo, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes podrán utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que la línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, de acuerdo con las leyes, políticas y directrices de cada Parte Contratante.

#### Artículo 9

##### *Competencia leal*

1. Cada Parte Contratante otorgará una oportunidad justa e igual para cada línea aérea designada de competir en la prestación de los servicios aéreos internacionales que se rigen por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten negativamente a 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 capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrece, basándose en consideraciones comerciales del mercado. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o los tipos de aeronave(s) operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a menos que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna Parte Contratante impondrá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, un requisito de primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que pudiera ser inconsistente con los propósitos del presente Acuerdo.

### CAPITULO IV

#### DISPOSICIONES FINANCIERAS

#### Artículo 10

##### *Impuestos, derechos Aduaneros y cargos*

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, provisiones, así como material publicitario y promocional que se mantenga a bordo de dichas aeronaves quedarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, tasas de inspección y derechos y cargos similares nacionales o locales, a la llegada al el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Con respecto al equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones 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 carguen a bordo de la aeronave operada por dicha línea aérea designada y destinados exclusivamente para uso a bordo de dicha aeronave mientras opera servicios aéreos internacionales,

no se aplicarán derechos ni cargos, incluidos los derechos de aduana y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en las partes del viaje realizadas sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan subido a bordo. Puede ser que los artículos mencionados anteriormente deban mantenerse bajo supervisión y control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no pueden ser interpretadas de tal manera que una Parte Contratante puede estar sujeta a la obligación de devolver los derechos de aduana que ya se hayan impuesto sobre los artículos antes mencionados.

3. El equipo aéreo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones mantenidos a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante, que pueden requerir que estos materiales se mantengan bajo su supervisión hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra forma, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

4. Equipaje, carga y correo en tránsito estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

5. Las exenciones previstas en este artículo también estarán disponibles cuando la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante haya(n) contratado con otra línea aérea que disfrute de exenciones comparables de la otra Parte Contratante, el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo.

## Artículo 11

### *Cargos al usuario*

1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer y/o controlar las autoridades u organismos impositores competentes de cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativamente designados entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquier cargo a los usuarios se aplicará a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean aplicados.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante pueden reflejar, pero no deberán exceder el costo total para las autoridades u organismos impositores competentes de la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea, y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Tal costo total puede incluir un retorno razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas, se proporcionarán en forma eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá consultas entre las autoridades u organismos impositores competentes en su territorio y la(s) línea(s) aérea(s) que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos impositores competentes y a la(s) línea(s) aérea(s) a que intercambien la información que sea necesaria para permitir una revisión exacta de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los fundamentos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades impositoras competentes a proporcionar a los usuarios con antelación razonable cualquier propuesta de cargos para que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de realizar los cambios.

4. No se considerará que ninguna de las Partes Contratantes incumple una disposición del presente artículo, a menos que:

- i) no emprenda una revisión del cargo o práctica que sean objeto de la queja de la otra Parte Contratante en un plazo razonable de tiempo; o
- ii) como consecuencia de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sean incompatibles con el presente artículo.

## 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 territorio, el exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en el territorio de venta. Estarán incluidos en tales transferencias netas los ingresos de las ventas de los servicios aéreos y servicios auxiliares o complementarios, realizadas directamente o través de agentes, y los intereses comerciales normales obtenidos de esos ingresos, mientras sigan en depósito esperando la transferencia.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante deberá(n) recibir aprobación para realizar dicha transferencia en el plazo máximo de treinta (30) días desde la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa oficial de cambio de conversión de la moneda local en la fecha de venta.



3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a efectuar la transferencia efectiva cuando reciba(n) la aprobación.
4. Esas transferencias se harán con arreglo a la legislación aplicable de la Parte Contratante en cuestión.

## CAPÍTULO V

### DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

#### Artículo 13

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

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán cumplirse por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a su entrada y hasta su salida de dicho territorio.
2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, a la entrada, salida, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por tripulantes o pasajeros y/o en relación con la carga y correo transportados por las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante desde su entrada a, y hasta su salida del territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, salvo en relación con las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, estarán sujetos únicamente a un control simplificado.
4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) 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 tráfico aéreo y recursos asociados bajo su control.
5. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes, mencionados en el presente Acuerdo.

#### Artículo 14

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

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los expedidos y convalidados de conformidad con las leyes y reglamentos de la UE, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales se hayan emitido o convalidado tales certificados y licencias sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos o que puedan establecerse en el futuro de acuerdo con el Convenio.

Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

#### Artículo 15

##### *Seguridad operacional*

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, la aeronave o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días después de dicha solicitud.
2. Si, tras estas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en cualquier área, de manera que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que consideren necesarias para cumplir esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas

apropiadas. Si la otra Parte Contratante no toma las medidas apropiadas dentro de quince (15) días o un plazo mayor que se haya convenido, será motivo para la aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o en régimen de arrendamiento, en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como la condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones en pista), siempre que ello no conduzca una demora injustificada.

4. Si alguna de dichas inspecciones en pista o serie de inspecciones en pista da lugar a:

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
- b) serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad vigentes en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección, a los efectos del artículo 33 del Convenio podrá concluir que las condiciones bajo las cuales han sido emitidos o convalidados el certificado o las licencias con respecto a dicha aeronave, o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos bajo los que opera esa aeronave, no son equivalentes o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el representante de la línea o líneas aéreas niegue el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por dicha línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, la otra Parte Contratante podrá deducir que han surgido serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente artículo y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una negación de acceso para la inspección en pista, consultas o de otro modo, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de las operaciones de la línea aérea.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante en conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente artículo se suspenderá una vez que la base para la toma de esa acción deje de existir.

8. Cada Parte Contratante velará por que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) cuente(n) con las facilidades de comunicación, aviación, meteorológicas y con cualquier otro servicio necesario para la seguridad de las operaciones de los servicios convenidos.

## Artículo 16

### *Seguridad de la aviación*

1. Las Partes Contratantes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones dimanantes del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre 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, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación civil del cual las Partes Contratantes sean parte.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán entre sí, previa solicitud, toda la asistencia 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 cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicados por ellas, las prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de

aeronaves de su matrícula, los operadores que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea. En este párrafo, la referencia a las normas de seguridad aérea incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante interesada.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se adopten medidas eficaces en su territorio para proteger a las aeronaves, para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para llevar a cabo controles adecuados de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y las provisiones antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas se ajusten para satisfacer cualquier amenaza de mayor grado. Cada Parte Contratante conviene en que su línea(s) aérea(s) designada(s) estará(n) obligada(s) a observar las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte Contratante de cumplir medidas razonables de seguridad especial para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas 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 fin lo más rápidamente posible a dicho incidente o amenaza, en consonancia con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables 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. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de treinta (30) días después de la solicitud. Esas consultas tendrán por objeto llegar a un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar las causas más inmediatas de preocupación y adoptar, en el marco de las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad adecuadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere factibles para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio, se mantenga en el suelo a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

#### Artículo 17

##### *Horario*

1. Las líneas aéreas designadas deberán someter para fines de aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, antes de comenzar sus servicios, el horario de los servicios propuestos, especificando sus frecuencias, el tipo de aeronave y el período de validez. Este requisito se aplicará de igual manera a cualquier modificación de los anteriores.

2. Si una línea aérea designada desea operar vuelos ad hoc complementarios a aquellos cubiertos en el horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar el permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concierna, quién deberá dar consideración positiva y favorable a dicha solicitud de acuerdo con sus requisitos nacionales.

#### Artículo 18

##### *Consultas y Enmiendas*

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente de vez en cuando con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con miras a modificar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud de la otra Parte Contratante, a menos que se acuerde otra cosa. Estas consultas podrán ser realizadas a través de la discusión o por correspondencia.

3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo deberá ser convenida por las Partes Contratantes y realizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales enmiendas entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 25 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, toda enmienda del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las autoridades aeronáuticas y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente artículo no será de aplicación en caso de que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

#### Artículo 19

##### *Solución de controversias*

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes Contratantes en primer lugar se esforzarán por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero que será acordado por los dos árbitros así elegidos, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de una Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será acordado en un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión tomada bajo el párrafo 2 del presente artículo.

#### CAPÍTULO VII

##### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 20

##### *Duración y terminación*

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo.

2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo 21

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

El presente Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo 22

##### *Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales*

1. Las disposiciones del Convenio se aplicará al presente Acuerdo.

2. Si entrara en vigor un acuerdo o convenio multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convenio multilateral sustituirán a las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

3. Las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para este Acuerdo de la sustitución mencionada en el párrafo 2 del presente artículo y acordar las modificaciones necesarias de este Acuerdo.

### Artículo 23

#### *Aplicabilidad del presente Acuerdo*

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

### Artículo 24

#### *Entrada en vigor*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado por escrito de que se han cumplido en sus respectivos países los trámites y requisitos constitucionales para su entrada en vigor.

2. El Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Costa Rica, suscrito en San José el 21 de diciembre de 1994, dejará de tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, firman el presente Acuerdo por duplicado, cada ejemplar en los idiomas inglés, neerlandés y español siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

HECHO EN San José el 8 de junio de 2018.

*Por el Reino de los Países Bajos,*

PETER DERREK HOF

*Por la República de Costa Rica,*

EPSY CAMPBELL BARR

---

### Anexo

#### **Cuadro de Rutas**

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

Nota 1:

Cada línea aérea podrá en cualquiera o en todos los vuelos y según su criterio:

- a) operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
- b) cancelar cualquiera o todos sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- d) servir puntos intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e) omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- f) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- g) servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
- h) hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de una Parte Contratante, incluyendo el tránsito de personas en esas mismas paradas;
- i) transportar tráfico en tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante; y
- j) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia de su punto de origen,

sin restricción direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, a condición de que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que designe a la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Costa Rica no podrá(n) ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en los Países Bajos en Europa, y Bonaire, San Eustaquio y Saba.

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por los Países Bajos no podrán ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en la República de Costa Rica.

---

#### 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 er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

Uitgegeven de *derde* juli 2018.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A. BLOK