

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1978 Nr. 23

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Guatemala inzake luchtdiensten tussen en via hun
onderscheiden grondgebieden, met bijlage;
's-Gravenhage, 15 december 1977*

B. TEKST ¹⁾

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Guatemala inzake luchtdiensten tussen en via hun
onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Guatemala, hierna te noemen „De Overeenkomstsluitende Partijen”, partijen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten als aanvulling op genoemd Verdrag met het doel om geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, in een geest van volledige samenwerking en billijke wederkerigheid, zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Voor de toepassing van deze Overeenkomst betekent, tenzij het zinsverband anders vereist:

a. De uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat Guatemala betreft, het Ministerie van Verbindingen en Openbare Werken of elke persoon

¹⁾ De Spaanse en de Engelse tekst zijn afgedrukt op blz. 14 e.v. van dit *Tractatenblad*.

of instelling die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemd ministerie worden vervuld, danwel gelijksoortige functies te vervullen;

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of elke persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemd ministerie worden vervuld, danwel gelijksoortige functies te vervullen;

b. De uitdrukking „Verdrag”, het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

c. De uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij”, een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel III van deze Overeenkomst aangewezen en gemachtigd is;

d. De uitdrukking „tarief”, de prijzen van het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waarop deze worden toegepast, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden die betrekking hebben op de diensten van agentschappen en andere hulpdiensten, met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post;

e. De uitdrukkingen „grondgebied”, „luchtvaartmaatschappij”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die onderscheidenlijk in artikel 2 en 96 van het Verdrag daaraan wordt toegekend;

f. De uitdrukking „luchtroute”, de vooraf vastgestelde route die wordt gevolgd door een luchtvaartuig dat gebruikt wordt op een geregelde luchtdienst;

g. De uitdrukking „aangeboden capaciteit”, de totale capaciteit van de luchtvaartuigen die gebruikt worden voor de exploitatie van elk der overeengekomen luchtdiensten, vermenigvuldigd met de frequentie waarmede deze luchtvaartuigen gedurende een bepaalde periode gebruikt worden;

h. De uitdrukking „frequentie”, het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode op een omschreven route uitvoert;

i. De uitdrukking „vijfde vrijheid van de lucht”, het recht om passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten met bestemming naar of afkomstig uit derde landen.

Artikel II

1. Met het doel geregelde internationale luchtdiensten in te stellen, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor de door deze

andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij:

a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b. om op genoemd grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. om op genoemd grondgebied te landen voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd, terwijl deze een dienst op een overeengekomen route exploiteert zoals omschreven in de ter uitvoering van deze Overeenkomst opgestelde Bijlage.

Genoemde diensten en routes worden hierna genoemd „overeengekomen diensten” onderscheidenlijk „omschreven routes”.

2. Niets in het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van genoemde andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel III

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. De andere Overeenkomstsluitende Partij die deze aanwijzing heeft ontvangen, verleent onverwijld, onverminderd de bepalingen in het derde en vierde lid van dit artikel, de desbetreffende exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoonde te voldoen aan de eisen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten gesteld bij de wetten, voorschriften en procedures die gewoonlijk en redelijkerwijze door genoemde autoriteiten worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen bedoeld in het tweede lid van dit artikel niet te verlenen ofwel die voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor de uitoefening door de genoemde aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel II van deze Overeenkomst omschreven rechten, wanneer niet ten genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en

het daadwerkelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij of bij haar onderdanen.

5. Onverminderd de bepalingen in het derde lid van dit artikel kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan wie de vergunning is verleend, op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, op voorwaarde dat met betrekking tot deze diensten een tarief van kracht is, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel X van deze Overeenkomst.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappij legt ten minste dertig dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst de frequentie, de dienstregeling en het type luchtvaartuig ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit zelfde is van toepassing op latere wijzigingen.

Artikel IV

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel II van deze Overeenkomst omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen, op te schorten of aan de uitoefening van genoemde rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden, indien:

a. niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; of

b. de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten, voorschriften of bepalingen van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven; of

c. de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst en van de Bijlage daarbij.

2. Het recht van intrekking, opschorting of het stellen van voorwaarden wordt uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de onmiddellijke intrekking, opschorting of het onmiddellijk stellen van voorwaarden noodzakelijk is, ten einde verdere inbreuken op wetten, voorschriften of bepalingen of verder in gebreke blijven bij de uitoefening van de exploitatie overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst en van de Bijlage daarbij te voorkomen.

Artikel V

1. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening met de belangen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, zodat de diensten die laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij op dezelfde routes of een deel daarvan onderhoudt niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De luchtdiensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoefte van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van de capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, die zowel worden opgenomen als afgezet op punten op de omschreven routes in het grondgebied van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij hebben aangewezen, wordt verzorgd overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a. de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b. de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeenkomsten dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c. de eisen welke de exploitatie van doorgaande diensten stelt.

Artikel VI

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zijn

van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en dienen door die luchtvaartuigen te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege de bemanningen en passagiers alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van een zodanige Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen die niet buiten het hiervoor bestemde gedeelte van de luchthaven komen, zijn slechts onderworpen aan een vereenvoudigde controle, behalve in het geval van veiligheidsmaatregelen tegen geweld en vliegtuigkaping.

Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VII

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog van kracht zijn, worden door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van luchtdiensten op de omschreven routes mits zodanige bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag gestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde vergunningen en bewijzen die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of luchtvaartmaatschappij, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen zouden bestaan en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met de

luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, ten einde zich ervan te vergewissen of de desbetreffende exploitatie voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming bereikt wordt inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel IV van deze Overeenkomst.

Artikel VIII

1. De kosten die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan luchtvaartuigen van andere luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij 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 waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel IX

1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van die luchtvaartuigen bevinden, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van de door een zodanige luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en alleen bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van alle rechten en heffingen, met inbegrip van douane-

rechten en inspectiekosten, opgelegd in het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op delen van de vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. De hierboven bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst tot het tijdstip waarop zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel X

1. De tarieven te heffen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij voor het vervoer naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden op een redelijk niveau vastgesteld waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en met de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen in overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren. Een zodanige overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedures voor het vaststellen van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste zestig dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van genoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over deze tarieven of indien om enige andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig

de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of indien in de loop van de eerste dertig dagen van het tijdvak van zestig dagen bedoeld in het derde lid van dit artikel een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geeft van haar bezwaar tegen enig tarief, overeengekomen overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een tarief dat hun is voorgesteld, overeenkomstig het derde lid van dit artikel of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel XIII van deze Overeenkomst.

6. Een tarief wordt niet van kracht indien dit niet door de luchtvaartautoriteiten van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij is goedgekeurd overeenkomstig hun nationale voorschriften.

7. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

8. De Overeenkomstsluitende Partijen stellen binnen hun eigen rechtsgebieden doeltreffende werkwijzen in om inbreuk op de tarieven te onderzoeken en de nodige corrigerende maatregelen te nemen met inbegrip van het opleggen van consequente en eenvormige sancties.

Artikel XI

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking in convertibele valuta van het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven, door elke luchtvaartmaatschappij verkregen tijdens het normale verloop van haar exploitatie.

Deze overmakingen worden regelmatig en lopend toegestaan en zijn gebaseerd op de officieel geldende wisselkoersen voor lopende betalingen.

Op deze overmakingen zijn geen andere kosten van toepassing dan de normale bankkosten.

Artikel XII

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wanneer

zulks nodig is ten einde de uitvoering en de bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te verzekeren.

Artikel XIII

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door middel van rechtstreekse onderhandelingen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van rechtstreekse onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een andere persoon of instantie; indien zij zulks niet overeenkomen, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er één door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden, wordt benoemd door de twee andere aangewezenen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen na laat, binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen een scheidsman of eventueel scheidsmannen benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde Staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na te komen.

4. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

Artikel XIV

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of van de Bijlage daar-

bij te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden overeengekomen door middel van een diplomatieke notawisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Wijzigingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en treden onmiddellijk in werking.

Artikel XV

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XVI

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

2. *Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is deze Overeenkomst uitsluitend van toepassing op het Rijk in Europa.*

Artikel XVII

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De opzegging wordt van kracht twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van dit tijdvak. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14)

dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, de 15e december 1977, in tweevoud in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der
Nederlanden

(w.g.) M. VAN DER STOEL

Voor de Republiek Guatemala

(w.g.) A. F. MALDONADO

Bijlage

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aange-
wezen door de Regering van de Republiek Guatemala:

ROUTE I

Tussenliggende punten

Guatemala

San Salvador
Managua
San José de Costa Rica
Bogotá
Cartagena
Caracas
San Juan de Puerto Rico
Santo Domingo
Pointe-à-Pitre
Madrid
Parijs
Zürich

Amsterdam

ROUTE II

Tussenliggende punten

Guatemala	Miami Dallas Fort Worth Montreal	Amsterdam
-----------	---	-----------

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aange-
wezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

ROUTE I

Tussenliggende punten

Amsterdam	Frankfurt Zürich Lissabon Caracas Punten in het Caraïbisch Gebied Barranquilla Panamá San José de Costa Rica	Guatemala
-----------	--	-----------

ROUTE II

Tussenliggende punten

Amsterdam	Montreal Houston Mexico	Guatemala
-----------	-------------------------------	-----------

3. De punten op de omschreven routes kunnen naar keuze van de
aangewezen luchtvaartmaatschappij worden overgeslagen op elke
willekeurige vlucht.

4. Niets verhindert de aangewezen luchtvaartmaatschappij andere
dan de in de eerste en tweede paragraaf opgesomde punten aan te
doen, mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze
punten en punten op het grondgebied van de andere Overeenkomst-
sluitende Partij.

Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Guatemala, por servicios Aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de ellos

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República de Guatemala, que en adelante se llamarán „Las Partes Contratantes”; siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que quedó abierto a firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944; deseando formalizar un Acuerdo, como suplemento a dicho Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos, dentro del más amplio espíritu de cooperación y de equitativa reciprocidad, han convenido lo siguiente:

Artículo I

Para los fines de este Acuerdo, a no ser que en su contexto se disponga lo contrario:

a. El término „Autoridades de Aeronáutica” significa, en el caso de la República de Guatemala, el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, y cualquier persona o cuerpo autorizado para desempeñar las funciones que actualmente ejercite dicho Ministerio o funciones similares;

En el caso del Reino de los Países Bajos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y cualquier persona o cuerpo autorizado para desempeñar cualquier función que actualmente ejercite dicho Ministerio o funciones similares;

b. El término „el Convenio”, significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que quedó abierto a firma en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944;

c. El término „Línea Aérea designada” significa, una línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo III de este Acuerdo;

d. El término „tarifa” significa los precios del transporte de pasajeros, equipajes y mercancías, y las condiciones en que se aplican, así como los precios y condiciones referentes a los servicios de agencia y otros servicios auxiliares, con excepción de las remuneraciones y condiciones relativas al transporte de correo;

e. Los términos „Territorio”, „Línea Aérea”, „Servicio Aéreo”, „Servicio Aéreo Internacional” y „Escala para fines no comerciales”;

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the
Republic of Guatemala for air services between and beyond
their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Guatemala herein after referred to as the Contracting Parties;

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories in the spirit of ample cooperation and equitable reciprocity;

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a. the term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Republic of Guatemala the Ministry of Communications and Public Works and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry or similar functions; and in the case of the Kingdom of the Netherlands the Ministry of Transport and Public Works and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry or similar functions;

b. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article III of the present Agreement;

d. the term "tariff" means the prices to be paid for carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

e. the terms "territory", "airline", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings

tienen los significados que se les asigna respectivamente en los Artículos 2 y 96 del Convenio;

f. El término „ruta aérea” significa el itinerario pre-establecido que sigue una aeronave asignada a un servicio aéreo regular;

g. El término „capacidad ofrecida”, significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos convenidos, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operarían en un período dado;

h. El término „frecuencia” significa el número de vuelos redondos en un lapso dado que una línea aérea efectúa en una ruta especificada;

i. El término „quinta libertad del aire” significa el privilegio de tomar y el de desembarcar pasajeros, carga y correo con destino a, o procedente de terceros Estados.

Artículo II

1. Con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares, cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la línea aérea designada de esa otra Parte Contratante:

a. Volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte Contratante;

b. *Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales; y*

c. Embarcar y desembarcar en dicho territorio tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separada o combinadamente, mientras que opere un servicio en una ruta convenida y especificada en el Anexo que se redacte de conformidad con este Acuerdo.

En adelante, dichos servicios y rutas se llamarán „Servicios convenidos” y „Rutas Especificadas”, respectivamente.

2. Lo especificado en el párrafo 1 de este Artículo no deberá interpretarse como que se confiere a la línea aérea de una de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga o correo para ser transportados por remuneración o contrato con destino a otro punto dentro del territorio de esa otra Parte Contratante.

Artículo III

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante una línea aérea con el fin de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

f. the term "air route" means the pre-established itinerary followed by an aircraft assigned to a regular air service;

g. the term "capacity offered" means the total of the capacities of the aircraft used in the operation of each one of the agreed services, multiplied by the frequency operated by such aircraft in a given period;

h. the term "frequency" means the number of return flights in a given period which an airline operates on a specified route;

i. the term "fifth freedom of the air" means the privilege to embark and to disembark passengers, freight and mail with destination to or origin from third states.

Article II

1. For the purpose of establishing international regular air services each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the designated airline of that other Contracting Party:

a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c. to make stops in the said territory for the purpose of taking up and putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination, while operating a service on a route agreed upon and specified in the Annex drawn up in application of this Agreement. Such services and routes are hereafter referred to as "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante otorgará sin demora a esa línea aérea designada, la autorización de operación correspondiente, a reserva de las estipulaciones contenidas en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las Autoridades de Aeronáutica de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante demuestre que reúne los requisitos prescritos por las Leyes, Reglamentos y disposiciones normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades para la operación de servicios aéreos internacionales por parte de dichas Autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de no otorgar la autorización de operación a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo o de imponer aquellas condiciones que considere necesarias para el ejercicio, por dicha línea aérea designada, de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, cuando dicha Parte Contratante no esté convencida de que la parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea pertenece a la Parte Contratante que la ha designado o a sus nacionales.

5. A reserva de las estipulaciones del párrafo 3 de este Artículo, la línea aérea que ha sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo X de este Acuerdo, en lo que respecta a dichos servicios.

6. La línea aérea designada someterá para su aprobación a las Autoridades de Aeronáutica de la otra Parte Contratante, por lo menos con treinta días de anterioridad al inicio de la operación de un servicio convenido, la frecuencia, el horario y la clase de aeronave. Lo mismo se aplica a las modificaciones posteriores.

Artículo IV

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II de este Convenio por parte de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio de esos derechos:

a. En el caso de que no esté convencida de que la parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa línea aérea se halle en manos de la Parte Contratante que designe la línea aérea o de nacionales de dicha Parte Contratante, o

b. En el caso de incumplimiento de esa línea aérea de las Leyes, Reglamentos o disposiciones de la Parte Contratante que ha otorgado estos derechos, o

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, regulations and procedures normally and reasonably applied to the operation of international air services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article II, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, when an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article X of this Agreement is in force in respect of those services.

6. The designated airline shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least 30 days prior to the commencement of the operation of an agreed service the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

Article IV

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a. in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

b. in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c. En el caso de que la línea aérea dejare de cumplir en su operación, con las estipulaciones de este Acuerdo y su Anexo.

2. El derecho de revocar, suspender o imponer condiciones será ejercido previa consulta con la otra Parte Contratante, a no ser que sea esencial la inmediata revocación, suspensión o imposición de condiciones para evitar nuevas infracciones de las Leyes, Reglamentos y disposiciones o faltas de operación adicionales, de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo y su Anexo.

Artículo V

1. Habrá justas y equitativas oportunidades para la línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes, para la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. En la prestación de los servicios convenidos, la línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes tomará en consideración los intereses de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última suministra en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios aéreos que suministre la línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes tendrán relación directa con los requerimientos del público, en lo que respecta al transporte aéreo en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal el suministro, a un factor razonable de carga, de la capacidad adecuada a la demanda actual y a la que razonablemente se anticipe de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y los países de destino.

4. El transporte de pasajeros, carga y correo, tanto embarcados como desembarcados en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados que no sean aquellos que haya designado la línea aérea, se hará de conformidad con los principios generales de que la capacidad deberá estar relacionada con:

a. La demanda del tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea;

b. La demanda del tráfico en las regiones atravesadas por la línea aérea teniendo en cuenta los servicios de transporte aéreo locales y regionales; y

c. Las necesidades de la operación de líneas aéreas en tránsito.

Artículo VI

1. Las Leyes, Reglamentos y disposiciones de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de

c. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the provisions of this Agreement and its Annex.

2. The right to revoke, suspend or impose conditions shall be exercised after consultation with the other Contracting Party unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws and regulations or further failure to operate in accordance with the provisions of this Agreement and its Annex.

Article V

1. There shall be fair and equitable opportunity for the designated airline of each of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The air services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirement of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a. traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b. traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;

and

c. the requirements of through airline operation.

Article VI

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft

las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidas por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las Leyes y Reglamentos de una de las Partes Contratantes relacionadas con la entrada, permiso, migración, pasaportes, aduanas y cuarentena deberán acatarse por la tripulación, pasajeros, carga y correo o en su nombre, al entrar al territorio de dicha Parte Contratante, al salir de él y mientras se encuentren en el mismo.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes que no salgan del área del aeropuerto reservada para dichos fines, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto en lo que se refiere a medidas de seguridad contra violencia y piratería aérea.

El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exonerados de impuestos aduaneros y de otros impuestos similares.

Artículo VII

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes y que se encuentren vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para fines de la operación de los servicios aéreos en las rutas especificadas, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido emitidos o revalidados de conformidad con las normas establecidas por el Convenio y de acuerdo con las mismas. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de rehusarse a reconocer, para los fines de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a que se refiere el párrafo 1 anterior, extendidos por las Autoridades de Aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes, dieran lugar a diferencias con respecto a las normas establecidas según el Convenio, cuando tales diferencias hubieran sido registradas en la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades de Aeronáutica de la otra Parte Contratante podrán solicitar una consulta con las Autoridades de Aeronáutica de esa otra Parte, con el fin de satisfacerse de que la práctica en cuestión le es aceptable. Si no se llegara a un acuerdo satisfactorio referente a asuntos relacionados con seguridad de vuelo, se aplicará el Artículo IV de este Acuerdo.

engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while in its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with by those aircraft upon entrance into, departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct 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. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article VII

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or aircraft, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in these matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article IV of this Agreement.

Artículo VIII

1. Las tasas que se impongan en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, por el uso de aeropuertos y otras instalaciones de aviación, a la aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante no deberán ser mayores que aquellas que se impongan a las aeronaves de otras líneas aéreas dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

2. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a otras aerolíneas sobre una línea aérea designada de la otra Parte Contratante al aplicar sus regulaciones de aduana, migración, cuarentena y regulaciones similares o en el uso de aeropuertos, pistas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones asociadas que estén bajo su control.

Artículo IX

1. Las aeronaves que se operen en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo normal, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, y suministros de las aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dicha aeronave estarán exonerados de todo impuesto aduanal, honorario de inspección y otros cargos similares al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento en que sean reexportados.

2. El combustible, lubricantes, repuestos, equipo normal y suministros de aeronaves que se introduzcan al territorio de una de las Partes Contratantes por o en nombre de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o que se lleven a bordo de las aeronaves que operan dicha línea aérea designada para utilizarse únicamente en la operación de servicios internacionales, estarán exonerados de todo impuesto y cargas incluyendo impuestos aduanales y honorarios de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, aún cuando estos suministros vayan a usarse en las partes del viaje que se lleven a cabo sobre el territorio de la Parte Contratante en el que se hayan embarcado. Podrá requerirse que los materiales que se mencionan arriba, se mantengan bajo supervisión o control aduanero.

3. El equipo normal que se lleva a bordo, repuestos, suministros de aeronaves y el combustible y lubricantes que se mantengan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante solamente con la aprobación de las Autoridades Aduanales de esa Parte, quienes podrán requerir que esos materiales se pongan bajo su custodia hasta el momento en que se reexporten o se enajenen en otra forma, de conformidad con las regulaciones aduaneras.

Article VIII

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of other airlines engaged in similar international air services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to any other airline over a designated airline 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.

Article IX

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft 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 in the operation of international services shall be exempted from all duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, 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 materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel and lubricants 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 Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Artículo X

1. Las tarifas aplicables por la línea aérea de cada una de las Partes Contratantes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él, se establecerán a niveles razonables teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de operación, un beneficio razonable, las características del servicio y las tarifas aplicadas por otras líneas de transporte aéreo.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, se acordarán, si es posible, por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, previa consulta a las otras líneas aéreas que operen en toda la ruta o parte de ella. Las líneas aéreas designadas llegarán a este acuerdo recurriendo en la medida de lo posible, al procedimiento para la elaboración de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así acordadas, se someterán a la aprobación de la Autoridad de Aeronáutica de las Partes Contratantes al menos sesenta días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades.

4. Si las líneas aéreas designadas no pudieran acordar estas tarifas, o si por cualquier otra razón no pudiera fijarse una tarifa de conformidad con las estipulaciones del párrafo 2 de este Artículo, o si durante los primeros treinta días del período de sesenta días a que se refiere el párrafo 3 de este Artículo, una de las Partes Contratantes diera aviso a la otra Parte Contratante de su desacuerdo con cualquier tarifa acordada de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo, las Autoridades de Aeronáutica de las Partes Contratantes tratarán de establecer la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Si las Autoridades de Aeronáutica no pudieran acordar la aprobación de una tarifa que se les presente de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo y el establecimiento de una tarifa de conformidad con el párrafo 4, la disputa se arreglará de conformidad con las disposiciones del Artículo XIII de este Acuerdo.

6. Ninguna tarifa entrará en vigor si no ha sido aprobada por las Autoridades de Aeronáutica de la respectiva Parte Contratante, de conformidad con su reglamentación nacional.

7. Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo permanecerán en vigor hasta que se hayan establecido nuevas tarifas de acuerdo con dichas disposiciones.

8. Las Partes Contratantes establecerán mecanismos eficaces dentro de su jurisdicción para investigar infracciones de tarifas y tomar

Article X

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for transport to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over all or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of the International Air Transport Association for establishing tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days period referred to in paragraph 3 of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article and on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIII of this Agreement.

6. No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it in accordance with their national regulations.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

8. Both Contracting Parties shall establish efficient mechanisms within their own jurisdiction to investigate tariff violations and take

las medidas correctivas necesarias, incluso la imposición de sanciones consecuentes y uniformes.

Artículo XI

Cada Parte Contratante otorga a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de libre transferencia en moneda convertible del exceso de ingresos sobre gastos, obtenidos por cada línea aérea en el curso normal de su negocio.

Dichas transferencias deberán ser otorgadas de manera regular y corriente y deberán basarse en el prevaeciente cambio de los valores del mercado extranjero, aplicable a los pagos corrientes.

Ningún otro cargo más que los cargos bancarios normales, serán aplicables a dichas transferencias.

Artículo XII

En espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades de Aeronáutica de las Partes Contratantes se consultarán cuantas veces sea necesario, con el fin de asegurar la ejecución y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y del Anexo del mismo.

Artículo XIII

1. Si se suscitare alguna disputa entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar de arreglarlo mediante negociación directa.

2. Si las Partes Contratantes no pudieran llegar a un arreglo a través de negociaciones directas, podrán acordar de someter la controversia a alguna otra persona o entidad para su decisión; si no llegaran a un acuerdo, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, la controversia se someterá a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes, y el tercero, *que fungirá como Presidente del Tribunal*, que será nombrado por los dos designados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un período de sesenta días contados a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba de la otra una notificación, a través de canales diplomáticos, solicitando el arbitraje de la controversia por parte de dicho Tribunal; el tercer árbitro será nombrado dentro de un período adicional de sesenta días. Si cualquiera de las Partes Contratantes dejare de nombrar un árbitro dentro del período especificado, o si no se nombrare el tercer árbitro dentro del período adicional señalado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá nombrar, a

the necessary corrective measures including the imposition of uniform and consistent sanctions.

Article XI

Each Contracting Party grants to the airline of the other Contracting Party the right of free transfer in convertible currency of the excess of receipts over expenditure, obtained by each in the normal course of its business.

Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on prevailing foreign exchange market rates applicable to current payments.

No charges, other than normal bank charges, shall be applicable to such transfers.

Article XII

In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other whenever necessary for the purpose of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article XIII

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by direct negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some other person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third, who shall act as President of the tribunal, to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal; the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third

solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, un árbitro o árbitros según lo requiera el caso. El tercer árbitro será originario de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal de Arbitraje.

3. Las Partes Contratantes acatarán cualquier decisión tomada de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo.

4. Los gastos del Tribunal de Arbitraje serán sufragados por partes iguales por las Partes Contratantes.

Artículo XIV

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considerare conveniente modificar cualquier disposición de este Acuerdo o del Anexo al mismo, podrá solicitar consulta con la otra Parte Contratante; dicha consulta, que podrá ser entre las Autoridades de Aeronáutica y se podrá llevar a cabo por medio de discusión o por correspondencia, se iniciará dentro de un período de sesenta días contados a partir de la fecha de la solicitud.

2. Cualquier modificación a este Acuerdo que se decida durante la consulta a que se refiere el párrafo 1 anterior, deberá acordarse mediante intercambio de notas diplomáticas, entre las Partes Contratantes y entrará en vigor en la fecha en que dichas Partes se hayan informado entre sí por escrito, que se ha cumplido con las formalidades que constitucionalmente se requieren en sus respectivos países.

3. Las modificaciones al Anexo de este Acuerdo que se decidan durante la consulta a que se refiere el párrafo 1 anterior, se acordarán por escrito entre las Autoridades de Aeronáutica y entrarán en vigor inmediatamente.

Artículo XV

Este Acuerdo y cualquier modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XVI

1. Este Acuerdo entrará en vigor el día que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito, que se han llenado las formalidades que se requieren constitucionalmente en sus respectivos países.

2. En lo que concierne al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará únicamente al territorio del Reino en Europa.

arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article XIV

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or the Annex thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

3. Any modifications of the Annex to this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the Aeronautical Authorities and shall take immediate effect.

Article XV

This agreement and any amendment thereof, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVI

1. This Agreement shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall be applicable only to the Kingdom in Europe.

Artículo XVII

Cada una de las Partes Contratantes podrá notificar en cualquier momento a la otra Parte Contratante, su decisión de denunciar este Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo quedará sin efecto doce meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a no ser que dicha notificación se retire por mutuo acuerdo antes de que este período expire. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, se considerará que la notificación fue recibida por ella, catorce días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

HECHO en La Haya, el 15 de diciembre de 1977, en duplicado, en idiomas español, holandés e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

Por el Reino de los Países
Bajos
(fdo) M. VAN DER STOEL

Por la República de
Guatemala
(fdo) A. F. MALDONADO

Anexo

1. Rutas que operará la línea aérea que designe el Gobierno de la República de Guatemala:

RUTA I

	Puntos intermedios	
Guatemala	El Salvador	Amsterdam
	Managua	
	San José de Costa Rica	
	Bogotá	
	Cartagena	
	Caracas	
	San Juan de Puerto Rico	
	Santo Domingo	

Article XVII

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization, and shall become effective twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by mutual agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

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

DONE at The Hague on December 15, 1977 in duplicate in the Dutch, English and Spanish languages, all three texts being equally authentic.

For the Kingdom of the
Netherlands

(sd.) M. VAN DER STOEL

For the Republic of
Guatemala

(sd.) A. F. MALDONADO

Annex

1. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Republic of Guatemala:

ROUTE I

	Intermediate points	
Guatemala	San Salvador	Amsterdam
	Managua	
	San Jose – Costa Rica	
	Bogota	
	Cartagena	
	Caracas	
	San Juan – Puerto Rico	
	Santo Domingo	

Point a Pitre
 Madrid
 París
 Zurich

RUTA II

Puntos intermedios

Guatemala	Miami	Amsterdam
	Dallas	
	Fort Worth	
	Montreal	

2. Rutas que operará la línea aérea que designe el Gobierno del Reino de los Países Bajos:

RUTA I

Puntos intermedios

Amsterdam	Frankfurt	Guatemala
	Zurich	
	Lisboa	
	Caracas	
	Puntos en el Caribe	
	Barranquilla	
	Panamá	
	San José de Costa Rica	

RUTA II

Puntos intermedios

Amsterdam	Montreal	Guatemala
	Houston	
	México	

3. Los puntos en las rutas especificadas podrán omitirse en cualquiera o en todos los vuelos, a opción de la línea aérea designada.

4. Nada impedirá que la línea aérea designada sirva otros puntos que aquellos que se estipulan en los párrafos 1 y 2, siempre que no se ejerzan derechos de tráfico entre esos puntos y puntos situados en el territorio de la otra parte Contratante.

Pointe à Pitre
 Madrid
 Paris
 Zurich

ROUTE II

Intermediate points

Guatemala	Miami	Amsterdam
	Dallas	
	Fort Worth	
	Montreal	

2. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

ROUTE I

Intermediate points

Amsterdam	Frankfurt	Guatemala
	Zurich	
	Lisbon	
	Caracas	
	Points in the Caribbean	
	Barranquilla	
	Panama	
	San Jose – Costa Rica	

ROUTE II

Intermediate points

Amsterdam	Montreal	Guatemala
	Houston	
	Mexico	

3. Points on the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

4. Nothing will prevent the designated airline to serve other points than those listed in paragraphs 1 and 2 provided that no traffic rights be exercised between those points and the points in the territory of the other Contracting Party.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, zullen ingevolge artikel XVI, eerste lid, in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat de constitutioneel in hun onderscheiden landen vereiste formaliteiten zijn vervuld.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel XVI, tweede lid, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago totstandgekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Stb.* H 165; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de zestiende februari 1978.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW.