

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

JAARGANG 2015 Nr. 83

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, en de  
Republiek Panama;  
(met Bijlagen)  
Panama-Stad, 11 april 2015*

## B. TEKST

### **Verdrag inzake luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, en de Republiek Panama**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba,  
en

de Republiek Panama (hierna te noemen „de Partijen”);

Geleid door de wens de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationale luchtvervoer op basis van concurrentie op de vrije markt tussen luchtvaartmaatschappijen, met zo weinig mogelijk tussenkomst van en regulering door de overheid te vergemakkelijken;

Geleid door de wens de uitbreiding van mogelijkheden voor het internationale luchtvervoer te vergemakkelijken;

Geleid door de wens luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen een verscheidenheid aan keuzen ten dienste van reizigers en vrachtvervoer aan te bieden voor de laagst mogelijke prijs, zonder dat daarbij sprake is van ongelijke kansen of misbruik van machtspositie, alsmede elke luchtvaartmaatschappij aan te moedigen innovatieve en concurrerende tarievenstelsels te ontwikkelen en in praktijk te brengen;

Geleid door de wens te zorgen voor een zo hoog mogelijke mate van bescherming en veiligheid in het internationaal luchtvervoer en opnieuw hun ernstige bezorgdheid te uiten over handelingen tegen of bedreigingen van de veiligheid van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen en goederen in gevaar brengen, en de exploitatie van het luchtvervoer schaden en het vertrouwen van het publiek in de burgerluchtvaart ondermijnen; en

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld;

Zijn als volgt overeengekomen:

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders vermeld, wordt onder de uitdrukking:

1. „Luchtvaartautoriteiten” verstaan: in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, het Departement Burgerluchtvaart van Aruba of de instantie die dit Departement opvolgt en, in het geval van de Republiek Panama, de Burgerluchtvaartautoriteit (de bevoegde ambtenaren en iedere andere persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die de genoemde bevoegde ambtenaren vervullen);
2. „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de bijbehorende Bijlagen en alle wijzigingen hierop;
3. „Luchtvervoer” verstaan alle door middel van luchtvaartuigen geleverde diensten bestemd voor openbaar vervoer van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen betaling of in lease;
4. „Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, dat mede omvat:

- a. alle krachtens artikel 94, onder a, van het Verdrag van Chicago van kracht geworden wijzigingen die door beide Partijen zijn bekrachtigd; en
- b. alle krachtens artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en wijzigingen daarop, voorzover die Bijlagen en wijzigingen op enig moment van kracht zijn geworden voor beide Partijen;
5. „Aangewezen luchtvaartmaatschappijen” verstaan de in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag aangewezen en bevoegde luchtvaartmaatschappijen;
6. „Totale kosten” verstaan de kosten van het leveren van de dienst plus een redelijke toeslag voor administratiekosten;
7. „Internationaal luchtvervoer” verstaan luchtvervoer dat door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat voert;
8. „Tarief” verstaan alle prijzen, tarieven of heffingen die voor het luchtvervoer van reizigers (en hun bagage) en/of vracht (post uitgezonderd) of een combinatie van beide, door de luchtvaartmaatschappijen met inbegrip van hun agenten in rekening worden gebracht, alsmede de voor de aanbidding van genoemde prijzen, tarieven of heffingen geldende voorwaarden;
9. „Landing anders dan voor verkeersdoeleinden” verstaan een landing gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht of post in het luchtvervoer;
10. „Grondgebied” verstaan het grondgebied overeenkomstig de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
11. „Gebruikersheffingen” verstaan de heffingen die aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd voor het ter beschikking stellen van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtveiligheidsdiensten en -faciliteiten, met inbegrip van aanverwante diensten en faciliteiten.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Partij verleent aan de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:
  - a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken; en
  - c. de overige in dit Verdrag bepaalde rechten.
2. Het in het eerste lid van dit artikel bepaalde betekent niet dat aan de luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij het recht wordt verleend op het grondgebied van de andere Partij passagiers, vracht of post aan boord te nemen die tegen betaling worden vervoerd en op weg zijn naar een ander punt van het grondgebied van de andere Partij.

## Artikel 3

### *Aanwijzing en verlening van vergunning*

1. Elke Partij heeft het recht de luchtvaartmaatschappijen van haar keuze aan te wijzen voor het in overeenstemming met dit Verdrag verrichten van internationaal luchtvervoer en genoemde aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Deze aanwijzingen worden schriftelijk langs diplomatieke weg aan de andere Partij medegedeeld. Tevens wordt verklaard of de desbetreffende luchtvaartmaatschappij bevoegd is het in Bijlage 1, in Bijlage 2 of in beide Bijlagen vastgelegde soort luchtvervoer te verrichten.
2. Na ontvangst van deze aanwijzing en de verzoekschriften van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in overeenstemming met hetgeen is voorgeschreven voor het verlenen van exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere Partij onverwijld de nodige exploitatievergunningen en technische vergunningen, mits
  - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoont dat zij voldoet aan de voorwaarden die gelden volgens de wetten en voorschriften die de Partij die het verzoekschrift in overweging heeft, gewoonlijk toepast op de exploitatie van het internationale luchtvervoer; en
  - b. de Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, de normen vermeld in artikel 6 (Operationele veiligheid) en artikel 7 (Veiligheid van de luchtvaart) naleeft en toepast.

## Artikel 4

### *Intrekking van de vergunning*

1. Elke Partij mag de exploitatievergunningen of de technische vergunningen van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten of beperken, indien:
  - a. de desbetreffende luchtvaartmaatschappij niet heeft voldaan aan de wetten en voorschriften zoals bedoeld in artikel 5 (Toepassing van Wetten) van dit Verdrag; of
  - b. de andere Partij de in artikel 6 (Operationele veiligheid) genoemde normen niet naleeft of toepast.

2. Tenzij het noodzakelijk is onmiddellijk maatregelen te nemen teneinde verdere niet-naleving als bedoeld in het eerste lid van dit artikel onder de letters a en b, te voorkomen, worden de rechten voortvloeiend uit dit artikel slechts uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

3. Dit artikel houdt geen beperking in van het recht van elke Partij de exploitatievergunning of de technische vergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij op te schorten, in te trekken, te beperken of aan voorwaarden te verbinden, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 (Veiligheid van de luchtvaart).

## Artikel 5

### *Toepassing van wetten*

1. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij dienen bij binnenkomst in, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van de andere Partij te voldoen aan de wetten en voorschriften van die Partij betreffende de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen.

2. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij dienen bij binnenkomst in, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van de andere Partij te voldoen aan de wetten en voorschriften betreffende de binnenkomst in of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningsleden of vracht van luchtvaartuigen (met inbegrip van de voorschriften betreffende de binnenkomst, inkleding, veiligheid van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, ingeval van post, de postreglementen), rechtstreeks of namens genoemde passagiers, bemanningsleden en vracht.

## Artikel 6

### *Operationele veiligheid*

1. Elke Partij erkent de geldigheid van de bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Partij zijn afgegeven of geldig verklaard en nog niet zijn verlopen, voor het in dit Verdrag bedoelde verrichten van luchtvervoer, mits de eisen voor het verlenen van die bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op grond van het Verdrag van Chicago kunnen worden vastgesteld. Elke Partij kan evenwel voor vluchten boven haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard door de andere Partij.

2. Elke Partij kan verzoeken om overleg over de operationele veiligheidsnormen die door de andere Partij worden opgelegd met betrekking tot de luchtvaartfaciliteiten, de bemanningsleden, de luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien een Partij na genoemd overleg tot de conclusie komt dat de andere Partij een aantal normen en eisen betreffende de operationele veiligheid niet doeltreffend oplegt of toepast, met dien verstande dat deze ten minste gelijk dienen te zijn aan de minimumnormen die op grond van het Verdrag van Chicago kunnen worden vastgesteld, stelt zij de andere Partij in kennis van dit onderzoek en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om te kunnen voldoen aan deze minimumnormen, waarna de andere Partij passende maatregelen ter verbetering treft. Elke Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of de technische vergunning van een of meer door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op te schorten, in te trekken of te beperken, indien de andere Partij dergelijke passende maatregelen ter verbetering niet binnen een redelijke termijn neemt.

## Artikel 7

### *Veiligheid van de luchtvaart*

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht, bevestigen de Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, een integrerend deel vormt van dit Verdrag. Zonder de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen onder internationaal recht te beperken, dienen Partijen met name te handelen in overeenstemming met 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, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

2. Partijen komen overeen elkaar alle nodige bijstand te verlenen ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart aan te pakken.

3. Partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de geldende bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en als Bijlagen aan het Verdrag van Chicago toegevoegd. Dit vereist dat exploitanten van luchtvaartuigen die in het eigen land zijn geregistreerd, exploitanten van luchtvaartuigen die hun plaats van bedrijfsvoering of permanent verblijf op het eigen grondgebied hebben en exploitanten van luchthavens op het eigen grondgebied, handelen in overeenstemming met die bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart.

4. Elke Partij stemt ermee in zich te houden aan de bepalingen inzake beveiliging die de andere Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere Partij en passende maatregelen te treffen teneinde de luchtvaartuigen te beveiligen en de passagiers, de bemanningsleden, hun koffers en handbagage, alsmede de vracht en bevoorrading van het luchtvaartuig aan een onderzoek te onderwerpen vóór of tijdens het aan boord gaan en inladen. Elke Partij neemt bovendien elk verzoek van de andere Partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen, teneinde het hoofd te bieden aan een concrete bedreiging, welwillend in overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of van een andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningsleden, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen, bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval, of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

6. Wanneer een Partij gegronde redenen heeft van mening te zijn dat de andere Partij zich niet heeft gehouden aan de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart als vermeld in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Indien binnen een termijn van 15 dagen, gerekend vanaf de datum van dat verzoek, geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, is de ene Partij gerechtigd de exploitatievergunning of de technische vergunning van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij op te schorten, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden. In geval van nood, kan een Partij tijdelijke maatregelen nemen vóór het verstrijken van de 15 dagen.

## Artikel 8

### *Commerciële mogelijkheden*

1. De luchtvaartmaatschappijen van een Partij mogen op het grondgebied van de andere Partij kantoren vestigen voor de bevordering en de verkoop van luchtvervoer.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij mogen, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling, het voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel en technisch personeel en andere specialisten zenden naar en doen verblijven op het grondgebied van de andere Partij.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag voorzien in haar eigen afhandelingsdiensten op het grondgebied van de andere Partij („eigen diensten”) of, indien zij daaraan de voorkeur geeft, een aantal van de concurrerende agenten uitkiezen om deze diensten geheel of gedeeltelijk te verlenen. Deze rechten zijn alleen onderworpen aan fysieke beperkingen die worden opgelegd om redenen van de veiligheid van de luchthavens. Indien de eigen diensten om deze redenen worden uitgesloten, staan de afhandelingsdiensten ter beschikking van alle luchtvaartmaatschappijen op basis van gelijkheid; de tarieven zijn gebaseerd op de kosten van de geleverde diensten en die diensten dienen wat betreft aard en kwaliteit gelijkwaardig te zijn aan de eigen diensten die zouden zijn geleverd indien dit mogelijk was geweest.

4. Elke luchtvaartmaatschappij van beide Partijen mag zich op het grondgebied van de andere Partij rechtstreeks, of naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, met de verkoop van luchtvervoer bezighouden. Een uitzondering hierop vormen de specifieke bepalingen inzake charters van de desbetreffende Partij met betrekking tot de bescherming van de (door de) passagiers (betaalde) gelden en het recht van passagiers op annulering en restitutie. Elke luchtvaartmaatschappij is gerechtigd genoemd vervoer te verkopen en elke persoon is gerechtigd het te kopen, in de munteenheid van het grondgebied of in vrij inwisselbare munteenheden.

5. Elke luchtvaartmaatschappij is gerechtigd, na een daartoe strekkende aanvraag, het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de andere Partij te wisselen en over te maken naar het eigen land. Een snelle omwisseling en overmaking wordt mogelijk gemaakt zonder daaraan beperkingen of heffingen op te leggen en tegen de wisselkoers die van toepassing is op de gewone transacties en overmakingen op de datum waarop de vervoerder de eerste aanvraag tot overmaking indient.

6. Het is de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij toegestaan de kosten die worden gemaakt op het grondgebied van de andere Partij, met inbegrip van de aankoop van brandstof, in de munteenheid van het land te

betalen. De luchtvaartmaatschappijen van een Partij mogen naar hun goeddunken genoemde kosten op het grondgebied van de andere Partij betalen in vrij inwisselbare munteenheden, overeenkomstig de monetaire voorschriften van het land.

7. Bij het exploiteren of aanbieden van de diensten waarvoor vergunning is verleend op de overeengekomen routes mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij commerciële samenwerkingsverbanden, bijvoorbeeld regelingen voor een gereserveerde capaciteit, voor code-sharing of voor leasing, aangaan met:
- a. een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de Partijen; en
  - b. een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van een derde land, mits genoemd derde land gelijke regelingen bekrachtigt of toestaat tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij en andere luchtvaartmaatschappijen op de diensten naar dat derde land, of daarvandaan of over zijn grondgebied, mits alle luchtvaartmaatschappijen die dergelijke regelingen overeenkomen,
    1. de benodigde vergunning hebben;
    2. voldoen aan de eisen die gewoonlijk aan dergelijke regelingen worden gesteld.

## Artikel 9

### *Douanerechten en heffingen*

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene Partij, zijn luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden geëxploiteerd op internationale luchtdiensten, alsmede hun normale uitrustingsstukken, de gronduitrusting, motorbrandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserve-onderdelen (met inbegrip van motoren), voorraden (met inbegrip van onder andere etenswaren, (gedistilleerde) dranken en tabaksartikelen, alsmede overige producten bestemd voor de verkoop aan passagiers of voor het in beperkte hoeveelheden consumeren daarvan tijdens de vlucht) en andere voorwerpen die alleen zijn bestemd voor of worden gebruikt in verband met de exploitatie of de instandhouding van de luchtvaartuigen die aan het internationale luchtvervoer deelnemen, op basis van wederkerigheid, vrijgesteld van alle invoerbepalingen en van alle belastingen op goederen en vermogen, douanerechten, accijnzen en gelijksoortige heffingen en tarieven die:
  - a. door de nationale autoriteiten worden opgelegd; en
  - b. niet zijn gebaseerd op de kosten van de geleverde dienst, mits genoemde uitrustingen en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Eveneens zijn, op basis van wederkerigheid, vrijgesteld van de belastingen, rechten, accijnzen, heffingen en tarieven waarnaar wordt verwezen in het eerste lid van dit artikel, met uitzondering van de tarieven gebaseerd op de kosten van de geleverde dienst:
  - a. voorraden, binnengebracht op het grondgebied van de ene Partij of geleverd op dat grondgebied en aan boord gebracht, binnen redelijke grenzen, welke bestemd zijn voor gebruik door de luchtvaartuigen tijdens uitgaande vluchten van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij die internationale luchtvaartdiensten exploiteren, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op een gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Partij waarin zij aan boord zijn genomen;
  - b. de gronduitrusting en de reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), binnengebracht op het grondgebied van de ene Partij voor service, onderhoud of reparatie van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij die internationale luchtvaartdiensten exploiteren;
  - c. motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden, binnengebracht op het grondgebied van de ene Partij of geleverd op dat grondgebied voor gebruik in luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij die internationale luchtvaartdiensten exploiteren, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op een gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Partij waarin zij aan boord zijn genomen; en
  - d. reclame- en promotiemateriaal, binnengebracht op het grondgebied van de ene Partij en aan boord gebracht, binnen redelijke grenzen, voor gebruik in de luchtvaartuigen tijdens uitgaande vluchten van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij die internationale luchtvaartdiensten exploiteren, zelfs indien dit materiaal wordt gebruikt op een gedeelte van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Partij waarin het aan boord is genomen.
3. Verlangd kan worden dat de uitrusting en de voorraden waarnaar in het eerste en tweede lid van dit artikel wordt verwezen, onder toezicht of beheer van de bevoegde autoriteiten worden bewaard.
4. De vrijstellingen uit dit artikel worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij een contract afsluiten met andere luchtvaartmaatschappijen die eveneens genoemde vrijstellingen van de andere Partij genieten, voor het op het grondgebied van de andere Partij lenen of overdragen van de voorwerpen waarnaar wordt verwezen in het eerste en tweede lid van dit artikel.

## Artikel 10

### *Gebruikersheffingen*

1. De gebruikersheffingen opgelegd door de bevoegde autoriteiten van de ene Partij aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij dienen rechtvaardig, redelijk en non-discriminatoir te zijn, en dienen evenredig te worden verdeeld over alle gebruikerscategorieën. In ieder geval mogen heffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij niet onder minder gunstige voorwaarden worden toegepast dan de meest gunstige voorwaarden opgelegd aan enige andere luchtvaartmaatschappij ten tijde van het vaststellen van die heffingen.
2. De gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen gelijk, maar niet hoger zijn dan een evenredig deel van de totale kosten die door de bevoegde belastingautoriteiten geacht worden te zijn gemoeid met het verlenen van de noodzakelijke diensten en faciliteiten inzake de luchthaven, het luchthavenmilieu, de luchtvaart en de veiligheid van de luchtvaart, op de luchthaven en in het luchthavensysteem. Bij die totale kosten mag rekening worden gehouden met een redelijk rendement van de activa, na aftrek van de waardevermindering. De faciliteiten en diensten waarvoor deze rechten worden geheven, dienen op doelmatige en economische wijze ter beschikking te worden gesteld.
3. Elke Partij bevordert het overleg tussen de bevoegde belastingautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en faciliteiten, en moedigt genoemde autoriteiten of organen en de luchtvaartmaatschappijen aan die informatie uit te wisselen die noodzakelijk is om exact vast te stellen of de heffingen gerechtvaardigd zijn gezien de principes vermeld in het eerste en tweede lid van dit artikel. Elke Partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten aan de gebruikers ruim van te voren op de hoogte te stellen van elk voorstel tot wijziging in de gebruikersheffingen, teneinde de gebruikers de mogelijkheid te bieden hun mening te uiten vóór het ingaan van de wijzigingen.
4. In de procedures voor het oplossen van geschillen overeenkomstig artikel 14, wordt er niet van uitgegaan dat de ene Partij inbreuk heeft gemaakt op een bepaling van dit artikel, tenzij deze
  - a. niet binnen een redelijke termijn een onderzoek instelt naar de heffing of de praktijk die onderwerp is van de klacht van de andere Partij; of
  - b. na genoemd onderzoek nalaat de maatregelen te treffen die binnen haar bereik liggen om een heffing of praktijk die strijdig is met dit Verdrag, te verbeteren.

## Artikel 11

### *Eerlijke concurrentie*

1. Elke Partij geeft de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen een eerlijke en gelijke kans om mee te dingen voor het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke Partij stelt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij in de gelegenheid de frequentie en de capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, vast te stellen op grond van commerciële overwegingen. Overeenkomstig dit recht, mag geen der Partijen eenzijdig enige beperking aanbrengen in de omvang van het verkeer, de frequentie of de regelmaat van de dienst, noch in het type of de types luchtvaartuigen die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij exploiteren, behalve wanneer dit nodig is vanwege douane-, technische, exploitatie- of milieueisen, onder gelijke voorwaarden verenigbaar met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
3. Geen der Partijen stelt aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij eisen met betrekking tot een recht op voorrang of evenredigheid bij de verdeling van het verkeer, noch verleent zij vergoedingen voor het niet indienen van bezwaren en evenmin stelt zij andere eisen met betrekking tot capaciteit, frequentie of verkeer die in strijd zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.
4. Geen der Partijen verlangt dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij vluchtschema's, charterprogramma's of exploitatieplannen ter goedkeuring voorleggen, behalve die welke op non-discriminatoire basis vereist kunnen zijn om de gelijke voorwaarden als bedoeld in het tweede lid van dit artikel of die specifiek in een Bijlage bij dit Verdrag worden vastgelegd, na te leven. De Partij die een dergelijke overlegging ter informatie verlangt, dient de administratieve formaliteiten van de eisen en procedures voor overlegging voor de bemiddelaars van het luchtvervoer en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, tot een minimum te beperken.

## Artikel 12

### *Vaststelling van tarieven*

1. Elke Partij stelt alle aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid de tarieven van het luchtvervoer op grond van commerciële overwegingen vast te stellen. De tussenkomst van de Partijen beperkt zich tot:
  - a. het voorkomen van ongerechtvaardigd discriminatoire tarieven en praktijken;
  - b. het beschermen van de consumenten tegen tarieven die ten onrechte hoog of restrictief zijn vanwege misbruik van machtspositie; en
  - c. het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn vanwege directe of indirecte officiële subsidies of steun.
2. Elke Partij kan verlangen dat de tarieven die de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij willen innen voor de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied, worden meegedeeld of overgelegd aan haar luchtvaartautoriteiten. De door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij verlangde termijn voor kennisgeving of overlegging mag niet langer zijn dan 15 dagen vóór de voorgestelde datum van inwerkingtreding. In specifieke gevallen kunnen kortere kennisgevings- of overleggings-termijnen worden toegelaten. Geen der Partijen kan eisen dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij de tarieven die door chartermaatschappijen aan het publiek in rekening worden gebracht, bekend maken of overleggen, tenzij deze op non-discriminatoire basis voor informatiedoeleinden worden verlangd.
3. Geen der Partijen treft eenzijdige maatregelen gericht op het voorkomen van de inwerkingtreding of de voortzetting van een voorgesteld tarief dat zou worden geïnd of wordt geïnd door:
  - a. de luchtvaartmaatschappijen van een der Partijen voor het internationale luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Partijen; of
  - b. de luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij voor het internationale luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Partij en ieder ander land, in beide gevallen met inbegrip van het vervoer dat door maatschappijen wordt gedeeld of dat binnen dezelfde maatschappij wordt uitgevoerd.
4. Indien een der Partijen van mening is dat genoemd tarief in strijd is met de overwegingen uit het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en deelt de andere Partij zo spoedig mogelijk de redenen voor haar afkeuring mee. Dit overleg dient niet later dan 30 dagen na ontvangst van het verzoek plaats te vinden en Partijen dienen samen te werken teneinde de informatie te verkrijgen die noodzakelijk is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien Partijen tot overeenstemming komen inzake een tarief waarvoor een kennisgeving van afkeuring is ingediend, dient elke Partij haar uiterste best te doen de desbetreffende overeenstemming van kracht te laten worden. Bij gebrek aan overeenstemming, wordt of blijft het eerstgenoemde tarief van kracht.

## Artikel 13

### *Overleg*

Elk der Partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake dit Verdrag. Dit overleg dient zo spoedig mogelijk te beginnen, doch uiterlijk binnen 60 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Partij, tenzij Partijen anders overeenkomen.

## Artikel 14

### *Regeling van geschillen*

1. Geschillen met betrekking tot dit Verdrag, met uitzondering van geschillen die voortvloeien uit het derde lid van artikel 12 (Vaststelling van tarieven), die niet tijdens een eerste ronde van officieel overleg worden opgelost, kunnen met goedvinden van Partijen ter beoordeling worden voorgelegd aan een persoon in het bijzonder of aan een uit meerdere personen bestaand orgaan. Indien Partijen niet kiezen voor bovenstaande procedure, kan het desbetreffende geschil op verzoek van elk der Partijen aan arbitrage worden onderworpen, overeenkomstig de hierna vast te stellen procedures.
2. De arbitrage wordt uitgevoerd door een scheidsgerecht van drie scheidsmannen dat als volgt is samengesteld:
  - a. Elke Partij dient binnen een termijn van 30 dagen na ontvangst van het verzoek om arbitrage een scheidsman te benoemen. Binnen een termijn van 60 dagen na hun benoeming dienen deze twee scheidsmannen in gezamenlijk overleg een derde scheidsman te benoemen, die de functie van voorzitter van het scheidsgerecht zal uitoefenen;
  - b. Indien een der Partijen in het geschil geen scheidsman benoemt, of indien de derde scheidsman niet in overeenstemming met het onder letter a van dit lid bepaalde wordt benoemd, kan elk der Partijen in kwestie aan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de beno-

digde scheids-man(nen) binnen een termijn van 30 dagen te benoemen. Indien de President dezelfde nationaliteit heeft als een der Partijen, wordt de benoeming gedaan door de hoogste in rang zijnde vice-President die niet om deze reden ongeschikt is bevonden.

3. Tenzij anders overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsmacht in overeenstemming met dit Verdrag en stelt het zijn eigen procedure vast. Nadat het scheidsgerecht is samengesteld, kan het aanbevelen tijdelijke maatregelen ter genoegdoening te treffen tot een definitieve oplossing is gevonden. Op initiatief van het scheidsgerecht of op verzoek van een der Partijen, dient uiterlijk 15 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht een bespreking te worden gehouden teneinde vast te stellen welke kwesties precies aan arbitrage worden onderworpen en welke concrete procedures worden gevolgd.
4. Tenzij anders overeengekomen, brengt elke Partij bij het geschil een verslag uit binnen 45 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. De antwoorden dienen uiterlijk 60 dagen daarna te worden ontvangen. Het scheidsgerecht houdt een zitting op verzoek van een der Partijen of op eigen initiatief binnen een termijn van 15 dagen na afloop van de termijn voor de ontvangst van de antwoorden.
5. Het scheidsgerecht zal trachten een schriftelijke uitspraak te doen binnen een termijn van 30 dagen na het afsluiten van de zitting, of indien geen zitting wordt gehouden, na het indienen van de twee antwoorden. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.
6. Binnen 15 dagen na het bekend maken van de beslissing kunnen Partijen verzoeken om een toelichting daarop en elke eventuele toelichting dient binnen 15 dagen na dat verzoek te worden gegeven.
7. Elke Partij dient, voor zover verenigbaar met haar nationale wetgeving, elk besluit of uitspraak van het scheidsgerecht volledig na te leven.
8. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van het honorarium en de onkosten van de scheidsmannen, worden door Partijen gelijkelijk betaald. Alle kosten die worden gemaakt door de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie met betrekking tot de procedures vermeld onder letter b, tweede lid van dit artikel, worden beschouwd als onderdeel van de kosten van het scheidsgerecht.

#### Artikel 15

##### *Beëindiging*

Elk der Partijen kan te allen tijde de andere Partij schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Dit Verdrag wordt beëindigd om middernacht (in de plaats waar de kennisgeving aan de andere Partij is ontvangen) onmiddellijk vóór het verstrijken van het eerste jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere Partij is ontvangen, tenzij de kennisgeving in onderlinge overeenstemming tussen Partijen wordt ingetrokken voor het verstrijken van die termijn.

#### Artikel 16

##### *Dubbele belasting*

Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag dat op 28 april 1997 te 's-Gravenhage is gesloten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot ondernemingen die schepen of luchtvaartuigen exploiteren in het internationale verkeer.

#### Artikel 17

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 18

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag en de Bijlagen daarbij treden in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid. Door de inwerkingtreding van dit Verdrag wordt de Administratieve Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen Aruba en de Republiek Panama beëindigd, welke op 24 september 1987 te Aruba werd ondertekend. Met betrekking tot het Koninkrijk der Nederlanden is dit Verdrag slechts van toepassing op Aruba.



TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenaars, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Rege-  
ringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN, in tweevoud, te Panama-Stad, op 11 april 2015, in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal,  
zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst  
doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba:*

MICHIEL G. EMAN

*Voor de Republiek Panama:*

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

---

## Bijlage 1

### Geregeld Luchtvervoer

#### *Deel 1 Routes*

De volgens deze Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij zijn gerechtigd, krachtens de  
voorwaarden van hun aanwijzing, internationaal luchtvervoer per lijndienst te verrichten tussen punten op  
de volgende routes:

- A. Routes van de door de Republiek Panama aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
1. Panama – tussenliggende punten – Aruba – verder gelegen punten dan Aruba en vice versa.
  2. De exclusief voor vrachtvervoer aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen dienst(en) verlenen  
tussen Aruba en elk ander punt of punten, zonder dat zij verplicht zijn terug te keren naar Panama.
- B. Routes van de door Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
1. Aruba – tussenliggende punten – Panama – verder gelegen punten dan Panama en vice versa.
  2. De exclusief voor vrachtvervoer aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen dienst(en) verlenen  
tussen Panama en elk ander punt of punten, zonder dat zij verplicht zijn terug te keren naar Aruba.

De tussenliggende punten en verder gelegen punten van de routetabel worden door beide Partijen nader  
omschreven en overeengekomen door middel van een eenvoudige briefwisseling.

De op de routes te specificeren punten mogen naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschap-  
pijen op een of alle vluchten worden overgeslagen.

De door elke Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) die vluchten uitvoeren op de hierboven ge-  
noemde routes, zijn gerechtigd om deze uit te voeren met derde, vierde en vijfde vrijheidsrechten met onge-  
perkte frequenties.

#### *Deel 2 Flexibiliteit in de exploitatie*

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag naar haar goeddunken, op een of al haar vluchten:

1. vluchten verrichten in een of beide richtingen;
2. verschillende vluchtnummers combineren bij het exploiteren van slechts één luchtvaartuig;
3. punten aandoen die vóór of tussen de grondgebieden van Partijen liggen, of verder gelegen punten, of  
punten gelegen op die grondgebieden, in elke willekeurige combinatie of volgorde;
4. landingen overslaan op een of meerdere punten;
5. het verkeer van een luchtvaartuig overbrengen naar een van haar andere luchtvaartuigen op elk punt op  
de routes; en
6. punten aandoen die voor enig punt op haar grondgebied liggen, al dan niet met wisseling van luchtvaar-  
tuig of van vluchtnummer, en genoemde diensten aan het publiek aanbieden en aankondigen als recht-  
streekse diensten;

zonder geografische beperkingen of beperkingen van richting, en zonder het recht te verliezen op het vervoer  
van verkeer dat anderszins volgens dit Verdrag is toegestaan, mits genoemde dienst een punt bedient dat is  
gelegen op het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst.

#### *Deel 3 Wisseling van materieel*

Op elk deel van voornoemde routes mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij internationaal luchtver-  
voer verrichten zonder beperking ten aanzien van wisseling, op elk willekeurig punt van de route, van het type

of het aantal luchtvaartuigen dat in exploitatie is, mits in uitgaande richting het vervoer verder dan genoemd punt een vervolg is van het vervoer vanaf het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen, en in inkomende richting het vervoer naar het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen, een vervolg is van het vervoer vanaf verderaf dan genoemd punt.

#### *Deel 4 Intermodale diensten*

Onverminderd het bepaalde in dit Verdrag is het luchtvaartmaatschappijen en indirecte vrachtvervoerders van beide Partijen zonder beperkingen toegestaan ten aanzien van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van elk type vrachtvervoer over land naar of van elk punt op het grondgebied van Partijen of van derde landen, met inbegrip van het vervoer naar of van elke luchthaven die beschikt over douanediensten en, indien nodig, het recht op het vervoeren van vracht onder deposito volgens de wetten en voorschriften die van toepassing zijn. Genoemde vracht heeft, ongeacht of het vervoer over land of door de lucht betreft, toegang tot afhandeling door en de faciliteiten van de douane van de luchthaven. De luchtvaartmaatschappijen mogen op eigen initiatief hun eigen vervoer over land regelen of het aanbieden door middel van overeenkomsten met andere vervoersmaatschappijen over land, met inbegrip van het vervoer over land dat door andere luchtvaartmaatschappijen en de indirecte luchtvracht-vervoerders wordt aangeboden. Deze intermodale diensten voor vrachtvervoer kunnen worden aangeboden tegen één enkel tarief voor gecombineerd vervoer door de lucht en over land, mits de afzenders niet worden misleid ten aanzien van de omstandigheden van dat vervoer.

---

### **Bijlage 2**

#### **Luchtvervoer via charters**

##### *Deel 1*

De in overeenstemming met deze Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij zijn krachtens de voorwaarden van hun aanwijzing gerechtigd internationaal charterverkeer uit te voeren van passagiers (en hun begeleidende bagage) en/of vracht (met inbegrip van onder andere charters van expediteurs van handelswaren, gedeelde charters en charters waarin passagiers en vracht worden gecombineerd) of van beide;

- a. tussen een of meerdere punten op het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en een of meerdere punten op het grondgebied van de andere Partij; en
- b. tussen een of meerdere punten op het grondgebied van de andere Partij en een of meerdere punten in derde landen, mits genoemde dienst deel uitmaakt van een doorlopende exploitatie, met uitzondering van charters die uitsluitend vracht vervoeren, al dan niet met wisseling van luchtvaartuig, die een dienst naar het land van herkomst betreft met het doel lokaal verkeer tussen het land van herkomst en het grondgebied van de andere Partij te vervoeren.

Ten aanzien van de diensten waarnaar in deze Bijlage wordt verwezen, zijn de in overeenstemming met deze Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij tevens gerechtigd om:

1. stops-overs voor verblijf te maken op elk punt binnen of buiten het grondgebied van de Partijen;
2. transitverkeer uit te voeren over het grondgebied van de andere Partij;
3. in hetzelfde luchtvaartuig verkeer te combineren dat afkomstig is van het grondgebied van de ene Partij, van het grondgebied van de andere Partij en uit derde landen; en
4. internationaal luchtvervoer te verrichten zonder enige beperking ten aanzien van wisseling, op elk willekeurig punt van de route, van het type of het aantal luchtvaartuigen dat in exploitatie is, mits in uitgaande richting het vervoer verder dan genoemd punt een vervolg is van het vervoer vanaf het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen, en in inkomende richting het vervoer naar het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen, een vervolg is van het vervoer vanaf verderaf dan genoemd punt.

Elke Partij zal uit hoffelijkheid en om redenen van wederkerigheid verzoeken van luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij voor het vervoer van verkeer dat niet onder deze Bijlage valt in gunstige overweging nemen.

##### *Deel 2*

De door de ene of de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, die zich richten op het verlenen van diensten op het gebied van het internationale luchtvervoer per charter op het grondgebied van een der Partijen, hetzij in één richting hetzij heen en terug, hebben de keuze zich te houden aan de wetten en voorschriften inzake charters van hun land van herkomst of van de andere Partij. Indien een Partij andere normen, reglementen, voorwaarden, condities of beperkingen toepast op een of meer van haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, wordt zij gehouden aan het minst restrictieve criterium.

Het in bovenstaande alinea genoemde beperkt echter niet de rechten van Partijen te eisen dat de door een van hen in overeenstemming met deze Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de eisen betreffende de bescherming van de (door de) passagiers (betaalde) gelden en het recht van passagiers op annulering en restitutie.

### Deel 3

Behalve met betrekking tot de voorschriften ter bescherming van de consument, waarnaar wordt verwezen in bovenstaande alinea, mag geen der Partijen verlangen dat een door de andere Partij in overeenstemming met deze Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappij ten aanzien van het vervoer van verkeer uit het grondgebied van die andere Partij of van een derde land, hetzij in één richting hetzij heen en terug, meer overlegt dan de verklaring van instemming met de toepasselijke regelgeving waarnaar wordt verwezen in bovenstaand deel 2 van deze Bijlage, of het niet toepassen van genoemde regelgeving toegestaan door de bevoegde luchtvaartautoriteiten.

---

## Bijlage 3

### **Beginsel van gelijke kansen bij geautomatiseerde reserveringssystemen en concurrentie tussen die systemen**

Indachtig dat artikel 11 (Eerlijke concurrentie) van het Verdrag de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen „een eerlijke en gelijke kans om mee te dingen ...” garandeert;

Overwegende dat een van de belangrijkste aspecten van de mogelijkheid tot concurrentie van de luchtvaartmaatschappijen bestaat uit het op gelijke en onpartijdige wijze kunnen informeren van het publiek omtrent hun diensten en dat diensgevolge de kwaliteit van de informatie omtrent de diensten van de luchtvaartmaatschappijen waarover de reisagenten beschikken die dergelijke informatie rechtstreeks aan het reizigerspubliek doorgeven, en de mogelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen genoemde agenten concurrerende computerreserveringssystemen aan te bieden, de basis vormen voor de mogelijkheden tot concurrentie van elke luchtvaartmaatschappij; en

Overwegende dat eveneens gegarandeerd dient te worden dat de belangen van de gebruikers van de luchtdiensten worden beschermd tegen onrechtmatig gebruik en een misleidende presentatie van die informatie, en dat de luchtvaartmaatschappijen en de reisagenten toegang hebben tot computerreserveringssystemen die werkelijk concurrerend zijn;

Partijen komen het volgende overeen:

1. De computerreserveringssystemen maken gebruik van geïntegreerde primaire displays, waarvoor het volgende geldt:
  - a. De informatie met betrekking tot de internationale luchtdiensten, met inbegrip van de totstandbrenging van aansluitingen tussen die diensten, wordt aan de hand van objectieve, niet-discriminerende criteria gewijzigd en uiteengezet, die noch direct noch indirect worden beïnvloed door de identiteit van de luchtvaartmaatschappij of de route. Genoemde criteria zijn gelijkelijk van toepassing op alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen.
  - b. De databases van de computerreserveringssystemen dienen zo volledig mogelijk te zijn.
  - c. De leveranciers van de computerreserveringsdiensten mogen geen door de deelnemende luchtvaartmaatschappijen verschaft informatie achterhouden; deze informatie dient exact en transparant te zijn; bijvoorbeeld, de code-sharingvluchten, de vluchten met materieelwisseling en de vluchten die een tussenlanding maken, dienen duidelijk te worden aangegeven.
  - d. Alle computerreserveringssystemen waarover de reisagenten beschikken die rechtstreeks informatie verstrekken aan de reizigers over de diensten van de luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van een der Partijen, hebben niet alleen de plicht te werken volgens de op de computerreserveringssystemen van toepassing zijnde normen van het grondgebied waar deze systemen in werking zijn, maar hebben ook het recht overeenkomstig deze normen te werken.
  - e. Het is reisagenten toegestaan gebruik te maken van alle secundaire displays waarover kan worden beschikt via de computerreserveringssystemen, mits de reisagent specifiek om een bepaalde display verzoekt.
2. Elke Partij eist dat elke op haar grondgebied handelende leverancier van computerreserveringsdiensten, toestaat dat alle luchtvaartmaatschappijen aan zijn systeem deelnemen die bereid zijn het bijbehorende, non-discriminatoire tarief te betalen. Elke Partij eist dat alle distributieapparatuur die de leverancier van het systeem ter beschikking stelt, op non-discriminatoire basis aan alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen wordt aangeboden. Elke Partij vereist dat alle leveranciers van computerreserveringsdiensten op objectieve en non-discriminatoire wijze, en zonder partij te kiezen voor enige luchtvaartmaatschappij of route, de internationale luchtdiensten van de deelnemende luchtvaartmaatschappijen laten zien voor alle routes waarop deze maatschappijen hun diensten willen aanbieden. Op verzoek verstrekt een leve-

rancier van computerreserveringsdiensten de details van zijn procedures voor het bijwerken en opslaan van zijn database, zijn criteria voor wijziging en indeling van de informatie, zijn weging van deze criteria, en de criteria die hij hanteert voor het uitkiezen van aansluitende punten en het opnemen van aansluitende vluchten.

3. Het is de op het grondgebied van een Partij handelende leveranciers van computerreserveringsdiensten toegestaan hun computerreserveringssystemen binnen te brengen, te onderhouden en ter beschikking te stellen van reisbureaus of reisorganisaties die zich voornamelijk richten op het aanbieden van reisdiensten op het grondgebied van de andere Partij, indien het computerreserveringssysteem is afgestemd op deze principes.
4. Geen der Partijen mag op haar grondgebied de leveranciers van computerreserveringsdiensten van de andere Partij strengere eisen opleggen of laten opleggen dan zij aan haar eigen leveranciers van dergelijke diensten oplegt ten aanzien van de toegang tot de communicatieapparatuur en het gebruik ervan, de keuze en het gebruik van de uitrusting en de programma's van de computerreserveringssystemen, en de technische installatie van genoemde uitrusting.
5. Geen der Partijen mag op haar grondgebied de leveranciers van computerreserveringsdiensten van de andere Partij strengere eisen opleggen of laten opleggen dan zij aan haar eigen leveranciers van dergelijke diensten oplegt ten aanzien van de displays van de computerreserveringssystemen (met inbegrip van de parameters voor wijziging en presentatie), de bediening of de verkoop.
6. Computerreserveringsdiensten die op het grondgebied van een Partij worden gebruikt en voldoen aan deze principes en aan alle andere relevante, non-discriminatoire, reglementaire, technische en veiligheidsnormen zijn gerechtigd daadwerkelijk en onbelemmerd toegang te krijgen tot het grondgebied van de andere Partij. Een aspect van dit recht is dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op hun grondgebied op hetzelfde niveau aan genoemd systeem deelnemen als aan enig ander systeem dat aan reisagenten op het grondgebied van de andere Partij wordt aangeboden. De eigenaren of exploitanten van de computerreserveringssystemen hebben dezelfde mogelijkheid om op het grondgebied van de andere Partij, computerreserveringssystemen te bezitten of te exploiteren, die zijn afgestemd op genoemde principes, als de eigenaren of exploitanten van die Partij. Elke Partij dient zich ervan te verzekeren dat haar luchtvaartmaatschappijen en leveranciers van computerreserveringsdiensten de reisagenten op haar grondgebied niet discrimineren, omdat zij computerreserveringssystemen gebruiken of bezitten die eveneens functioneren op het grondgebied van de andere Partij.

---

## **Air transport agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Aruba, and the Republic of Panama**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Aruba,  
and

the Republic of Panama (hereinafter referred to as "the Parties");

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport and undermine public confidence in the civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

### Article 1

#### *Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Aruba, the

Department of Civil Aviation of Aruba or its successor and, in the case of the Republic of Panama, the Civil Aviation Authority (the competent officials and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said competent officials);

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
3. "Air transport" means any service provided by means of aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
  - a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
  - b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airlines" means the airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the air transport of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail), or both, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail in air transport;
10. "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
11. "User charges" means charges imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security services or facilities, including related services and facilities.

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:
  - a) the right to fly across its territory without landing;
  - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
  - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Party the right to take on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

## Article 3

### *Designation and Authorisation*

1. Either Party shall have the right to designate such airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and it shall be indicated whether the airline in question is authorised to conduct the type of air transport specified in Annex 1 or in Annex 2 or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in accordance with what is prescribed for the granting of service authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate service authorisations and technical permissions without procedural delay, provided that:
  - a) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering its application; and
  - b) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

## Article 4

### *Revocation of Authorisation*

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
  - a) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
  - b) the other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance as referred to in subparagraphs 1a and 1b of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Safety).

## Article 5

### *Application of Laws*

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines of the other Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of the other Party.

## Article 6

### *Safety*

1. Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for granting such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, it shall notify the other Party of such findings and the steps considered necessary to comply with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event that the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## Article 7

### *Aviation Security*

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other 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 Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.

2. The Parties agree to provide all necessary assistance to each other to prevent unlawful seizure of aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. This requires that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their place of business or permanent residence in their territory, and operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft

and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operation authorisation and technical permissions of the airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of the 15 days.

## Article 8

### *Commercial Opportunities*

1. The airlines of either Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical and other specialist staff required for the provision of air transport.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, to select among competing agents to perform such services in whole or in part. Such rights 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 the services provided, and such services shall be comparable in kind and quality to the services that would be provided if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at its own discretion, through its agents, except as may be specifically provided for by the charter regulations of the relevant Party that relate to the protection of passenger funds and to passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transport, and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

7. In operation or holding out the authorised services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with:

- a) an airline or airlines of either Party; and
- b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorises or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from or via such third country, provided that all airlines in such arrangements:
  1. hold the appropriate authority; and
  2. meet the requirements normally applied to such arrangements.

## Article 9

### *Customs Duties and Charges*

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft supplies (including but not limited to such items of food,

beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes and similar fees and charges that are:

- a) imposed by the national authorities; and
  - b) not based on the cost of services, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. They shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
- a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
  - b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport;
  - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
  - d) promotional and advertising materials introduced into the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## Article 10

### *User Charges*

1. User charges imposed by the competent authorities of one Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not [unjustly] discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, charges imposed on the airlines of the other Party shall be applied in terms not less favourable than the most favourable terms imposed on any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may correspond to, but shall not exceed, an equitable share of the full cost to the competent charging authorities 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 these charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines 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 Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless:
  - a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
  - b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Agreement.



## Article 11

### *Fair competition*

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the designated airlines of the other Party a first-refusal requirement, uplift ration, no-objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for charter flights or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Party requires such filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party.

## Article 12

### *Pricing*

1. Each Party shall allow prices for air transport to be established by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the 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 owing to the abuse of a dominant position; and
  - c) protection of airlines from prices that are artificially low owing to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of the other Party may not be required more than 15 days before the proposed date of effectiveness. In specific cases, notification or filing may be permitted on shorter notice. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:
  - a) the airlines of either Party for international air transport between the territories of the Parties; or
  - b) the airlines of one Party for international air transport between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transport on an interline or intraline basis.
4. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

## Article 13

### *Consultations*

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

## Article 14

### *Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not resort to the aforementioned procedure, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
  - a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
  - b) If either Party to the dispute fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either of the Parties in question may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed, each Party to the dispute shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing, or if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered, and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures referred to in paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## Article 15

### *Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

## Article 16

### *Double Taxation*

The Parties shall act in accordance with the provisions of the Convention signed at The Hague on 28 April 1997 between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama for the avoidance of double taxation with respect to companies that operate ships or aircraft in international traffic.

## Article 17

### *Registration with ICAO*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## Article 18

### *Entry into Force*

This Agreement and the Annexes thereto shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

Upon entering into force, this Agreement shall supersede the Administrative Act between Aruba and the Republic of Panama, signed at Aruba on 24 September 1987.

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Aruba only.

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

DONE, in duplicate, at Panama City, this 11th day of April 2015 in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Aruba:*

MICHIEL G. EMAN

*For the Republic of Panama:*

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

---

## Annex 1

### **Scheduled Air Transport**

#### *Section 1 Routes*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport between points on the following routes:

A) Routes for the airlines designated by the Republic of Panama:

1. Panama – via intermediate points – Aruba – points beyond Aruba and vice versa.
2. Designated all-cargo airlines may provide service or services between Aruba and any point or points, without being required to return to Panama.

B) Routes for the airlines designated by Aruba:

1. Aruba – via intermediate points – Panama – points beyond Panama and vice versa.
2. Designated all-cargo airlines may provide service or services between Panama and any point or points, without being required to return to Aruba.

The intermediate and beyond points in the Route Plan shall be specified and agreed by both Parties by a simple exchange of letters.

The points to be specified on the routes may be omitted on one or all flights at the option of the designated airlines.

The airline(s) designated by each Party that operate(s) flights on the routes mentioned above, will be permitted to operate with third, fourth and fifth freedom rights and with unlimited frequencies.

#### *Section 2 Operational Flexibility*

Each designated airline may, on any or all of its flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
  4. omit stops at any point or points;
  5. transfer traffic from any aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
  6. serve points behind any points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- without geographic or directional limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airlines.

### *Section 3 Change of gauge*

On any segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type of number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transport beyond such point is a continuation of the transport from the territory of the Party that has designated the airlines and, in the inbound direction, the transport to the territory of the Party that has designated the airlines is a continuation of the transport from beyond such point.

### *Section 4 Intermodal services*

Without prejudice to any other provision of this Agreement, the airlines and the indirect providers of cargo transport of both Parties shall be entitled, in connection with international air transport, to make use of any land cargo transport to any point in the territories of the Parties or of third countries or therefrom, including transport to or from any airport with customs services and also, where relevant, the right to transport bonded cargo, in accordance with the applicable laws and regulations. Such cargo, whether transported by land or by air, shall have access to airport customs procedures and facilities. The airlines may, on their own initiative, perform their own land transport or provide it under agreements with other land carriers, include land transport provided by other airlines and by indirect providers of air cargo transport. Such intermodal cargo services may be held out at a single price for combined air and land transport, provided that the senders are not misled as to the conditions of such transport.

---

## **Annex 2**

### **Charter Air Transport**

#### *Section 1*

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters) or both:

- a) Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
- b) Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right:

1. To make stopovers at any point within or outside the territory of the Parties;
2. To carry transit traffic through the territory of the other Party;
3. To combine on the same aircraft traffic originating in the territory of one Party, traffic originating in the territory of the other Party and traffic originating in third countries; and
4. To perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transport beyond such point is a continuation of the transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transport to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transport from beyond such point.

Each Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

## Section 2

The airlines designated by either Party performing international charter air transport originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

## Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations or rules granted by the competent aeronautical authorities.

---

## Annex 3

### Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservation Systems

Recognising that Article 11 (Fair Competition) of the Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity ... to compete ...";

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that therefore the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the travelling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservation systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities; and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport services are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive CRSs;

The Parties agree as follows:

1. CRSs will have integrated primary displays for which:
  - a) Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed on the basis of non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or route identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
  - b) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
  - c) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops shall be clearly identified as having those characteristics.
  - d) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the travelling public in the territory of either Party shall not only be obliged to, but shall also be entitled to, operate in conformity with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
  - e) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for a given display.
2. Each Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. Each Party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. Each Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and route-neutral basis, the international air services of participating airlines on all routes on which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to each of these criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in and maintain their CRSs and make them freely available to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel services in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation or sale than those imposed on its own CRS vendors.
6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access to the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

---

## **Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos, con Respecto a Aruba, y la República de Panamá**

El Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba,

y

la República de Panamá (en lo sucesivo, «las Partes»);

En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima intervención y reglamentación de los gobiernos;

En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de permitir que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, al menor precio que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y llevar a la práctica unos esquemas de precios innovadores y competitivos;

En el deseo de velar por el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la aviación civil; y

Siendo las Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

### Artículo 1

#### *Definiciones*

A los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario el término:

1. «Autoridades aeronáutica» significa, en el caso del Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba, el Departamento de Aviación Civil de Aruba o su organismo sucesor, y en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil (los funcionarios competentes y cualquier persona y organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerzan dichos funcionarios competentes);
2. «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda a los mismos;
3. «Transporte aéreo» significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo;
4. «Convenio» significa el convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:
  - a) Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al Artículo 94 (a) del Convenio y que haya sido ratificado por las dos Partes; y
  - b) Cualquier anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho anexo enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado;
5. «Líneas aéreas designadas» significa las líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el

Artículo 3 del presente Acuerdo;

6. «Costo pleno» significa el costo de proporcionar el servicio más un recargo justificado por concepto de gastos administrativos;
7. «Transporte aéreo internacional» significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
8. «Tarifa» significa cualquier precio, flete o cargo por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen en la oferta de dicho precio, flete o cargo;
9. «Escala sin fines de tráfico» significa el aterrizaje para fines que no sean el embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
10. «Territorio» tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
11. «Cargos al usuario» significan los gravámenes que se imponen a las líneas aéreas por proporcionarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones afines.

## Artículo 2

### *Concesión de Derechos*

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:
  - a) El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;
  - b) El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico; y
  - c) Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.
2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo no supondrá la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

## Artículo 3

### *Designación y Autorización*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar las líneas aéreas que desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones serán comunicadas por escrito a la otra Parte por vía diplomática, y se declarará si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el tipo de Transporte aéreo estipulado en el Anexo 1, o el estipulado en el Anexo 2, o ambos.
2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá las debidas autorizaciones de servicio y los permisos técnicos sin demora administrativa, siempre que:
  - a) la línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según el ordenamiento jurídico que la Parte que estudie su solicitud aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional; y
  - b) la Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

## Artículo 4

### *Revocación de la Autorización*

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:
  - a) la línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento jurídico a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo; o
  - b) la otra Parte no cumpla ni administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).
2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos estipulados por el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar la otra Parte.
3. El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización de explotación o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

## Artículo 5

### *Aplicación de las Leyes*

1. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán con el ordenamiento jurídico de esa Parte relativo a la operación y navegación de aeronaves.
2. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán con el ordenamiento jurídico relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

## Artículo 6

### *Seguridad Operacional*

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias igualen, por lo menos, las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez a efectos de los vuelos sobre su propio territorio de aquellos certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.
2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativos a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no impone eficazmente ni administra unas normas y unos requisitos de la seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan estipularse con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esas investigaciones y los pasos que se consideran necesarios para cumplir con estos normas mínimas y la otra Parte tomará las acciones correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de suspender, revocar o limitar la autorización de operaciones o permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que la otra Parte no tome tales acciones correctivas apropiadas dentro de un tiempo razonable.

## Artículo 7

### *Seguridad de la aviación*

1. En conformidad con sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes reafirman que la obligación entre ellos de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícito, forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes particularmente actuarán en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 septiembre de 1963, el Convenio para la Represión de Apoderamientos Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.
2. Las Partes convienen en proporcionarse recíprocamente toda la ayuda necesaria para prevenir el apoderamiento ilegal de aeronaves, de sus pasajeros, de los tripulantes, de los aeropuertos y de las instalaciones de navegación aérea y de dirigir cualquier amenaza hacia la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán en conformidad con las disposiciones de seguridad aeronáutica establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designado como Anexos al Convenio. Esto requiere que operadores de aeronaves con registro propio, operadores de aeronaves quienes tienen su lugar de comercialización o residencia permanente en territorio propio y operadores de aeropuertos en territorio propio, actúen en conformidad con esas disposiciones de seguridad aeronáutica.
4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para su entrada, su salida y durante su permanencia dentro del territorio de aquella otra Parte tomando las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y registrar a los pasajeros, tripulantes, sus maletas y equipajes de mano así como la carga y abastecimiento de la aeronave antes o durante el embarque y carga. Cada Parte, además, considerará con benevolencia cualquier solicitud de la otra Parte para aplicar medidas especiales de seguridad con el fin de hacer frente a una amenaza concreta.



5. En caso de producirse una amenaza o un incidente de apoderamiento ilegal de aeronaves u otro acto ilícito contra la seguridad de los pasajeros, tripulantes, aeronaves, aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se ayudarán entre sí facilitando las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, habrá justificación para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiere en caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

## Artículo 8

### *Oportunidades Comerciales*

1. Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento jurídico de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada podrá proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte («servicios propios») o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente a restricciones físicas impuestas por consideraciones de la seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad; las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados y dichos servicios serán equiparables en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente, y a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamentos de la Parte pertinente acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirá la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización; por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de códigos compartidos o de arrendamiento, con:

- a) una línea aérea o más de cualquiera de las Partes; y
- b) una línea aérea o más de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos equiparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios a dicho tercer país, o desde el, o a través de su territorio, a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos:
  1. tengan la debida autorización;
  2. cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.

## Artículo 9

### *Derechos Aduaneros y Gravámenes*

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros (incluidos,

entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y los demás productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de estos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participan en el transponte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y tasas y tarifas similares que:

- a) impongan las autoridades nacionales; y
- b) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

- a) los suministros ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio y llevados a bordo, dentro de los límites razonables, para uso de las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;
- b) el equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional;
- c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y
- d) los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves en los vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que se dediquen al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente Artículo se concederán asimismo cuando las líneas aéreas designadas de una Parte contraten con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

## Artículo 10

### *Cargos impuestos a los usuarios*

1. Los cargos impuestos a los usuarios por las autoridades competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos impuestos a las aerolíneas de la otra Parte se aplicarán en términos no menos favorables que los términos más favorables impuestos a cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijan dichos cargos.

2. Los cargos impuestos a los usuarios gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo pleno que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dicho costo pleno podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos derechos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los cargos están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los cargos impuestos a los usuarios, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias con arreglo al Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente Artículo, a menos que:

- a) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte; o que

- b) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente Acuerdo.

## Artículo 11

### *La Competencia Leal*

1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional al que se refiere el presente Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, ni la frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará, otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.
4. Ninguna Parte requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten para su aprobación, programas de vuelos, de fletamentos, o planes de operación; salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo, o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

## Artículo 12

### *Fijación de Tarifas*

1. Cada Parte permitirá que las tarifas del transporte aéreo las fije cada línea aérea designada por consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
  - a) Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
  - b) Proteger a los consumidores de unas tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas, a causa del abuso de una posición dominante, y
  - c) Proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.
2. Cada Parte podrá exigir que las tarifas que se propongan cobrar para la entrada o salida de su territorio las líneas aéreas de la otra Parte, se notifiquen o presenten a sus autoridades aeronáuticas. No podrá exigirse un plazo de notificación o presentación por las líneas aéreas de la otra Parte, de más de 15 días de anterioridad a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos, podrán permitirse plazos más breves de notificación o presentación. Ninguna Parte exigirá que las líneas aéreas de la otra Parte notifiquen o presenten las tarifas cobradas al público por los fletadores, a menos que se exijan de manera no discriminatoria con fines informativos.
3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa propuesta que cobrarían o que cobren:
  - a) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o
  - b) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos el transporte compartido entre líneas o efectuado dentro de la misma línea.
4. Si una de las Partes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad de las razones de su disconformidad. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la solución razonable del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una tarifa con respecto a la cual se haya presentado un aviso de disconformidad, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, esa tarifa entrará o continuará en vigencia.

## Artículo 13

### *Consultas*

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

## Artículo 14

### *Arreglo de Controversias*

1. Cualquiera controversia, que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de Tarifas), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, podrá referirse, por acuerdo entre las Partes, para la decisión de una persona en particular o de un organismo colegiado. Si las Partes no recurren al procedimiento anterior, la controversia a solicitud de cualquiera de las Partes, podrá referirse a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:

- a) En el plazo de 30 días del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, éstos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del Tribunal de Arbitraje;

- b) Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el literal a) del presente párrafo, cualquiera de las Partes en cuestión podrá pedir al Presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el Vicepresidente de rango más elevado que no haya sido descalificado por ese motivo.

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una resolución definitiva. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario, cada Parte en la controversia presentará un informe en el plazo de 45 días de la constitución plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después, a más tardar. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días de conclusión de la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el Presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos anunciados en el literal b), párrafo 2 del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

## Artículo 15

### *Denuncia*

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese periodo.

## Artículo 16

### *Doble Tributación*

Las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio firmado en La Haya el 28 de Abril de 1997, entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá para evitar la doble imposición con respecto a empresas que operan naves o aeronaves en el tráfico internacional.

## Artículo 17

### *Registro en la OACI*

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## Artículo 18

### *Entrada en Vigencia*

El presente Acuerdo y sus Anexos entrarán en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha en que se reciba la última notificación escrita por nota diplomática, mediante la cual las Partes se hayan notificado mutuamente que han cumplido con todos los procedimientos internos que se requieren para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

La entrada en vigencia de este Acuerdo da por terminado el Acta Administrativa entre Aruba y la República de Panamá, firmado en Aruba el 24 de septiembre de 1987.

Con respecto al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará únicamente a Aruba.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Acuerdo.

HECHO, en duplicado, en la ciudad de Panamá, este día 11 de abril 2015, en los idiomas inglés, neerlandés e español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

*Por el Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba:*

MICHIEL G. EMAN

*Por la República de Panamá:*

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

---

## Anexo 1

### **Transporte Aéreo Regular**

#### *Sección 1 Rutas*

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

- A) Rutas de las líneas aéreas designadas por la República de Panamá:
  - 1. Panamá – vía puntos intermedios – Aruba – puntos más allá de Aruba y vice-versa.
  - 2. Las líneas aéreas de carga exclusiva designadas podrán prestar servicio o servicios entre Aruba a cualquier punto o puntos, sin tener la necesidad de regresar a Panamá.
- B) Rutas de la líneas aéreas designadas por Aruba:
  - 1. Aruba – vía puntos intermedios – Panamá – puntos más allá de Panamá y vice-versa.
  - 2. Las líneas aéreas de carga exclusiva designadas podrán prestar servicio o servicios entre Panamá a cualquier punto o puntos, sin tener la necesidad de regresar a Aruba.

Los puntos intermedios y más allá del Cuadro de Rutas serán especificados y acordados por ambas Partes por medio de correspondencia simple.

Los puntos a especificar en las rutas podrán ser omitidos en unos o todos los vuelos a opción de las líneas aéreas designadas.

Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte que explote(n) vuelos en las rutas mencionadas anteriormente, operar con derechos de tercera, cuarta, quinta libertad y sin límite de frecuencias.

### *Sección 2 Flexibilidad Operativa*

A su opción, cada línea aérea designada en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas;
2. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
3. servir puntos anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, más allá de ellos, o situados, en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.
4. omitir escalas en cualquier punto o en más de uno,
5. transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas,
6. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

sin restricciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico que por lo demás está autorizado con arreglo al presente Acuerdo, siempre y cuando dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a las líneas aéreas.

### *Sección 3 Cambio de Material*

En cualesquiera de los segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación, en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a las líneas aéreas, y que, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a las líneas aéreas sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

### *Sección 4 Servicios intermodales*

Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualquier punto en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga bajo fianza, según el ordenamiento jurídico aplicable. Dicha carga, ya sea transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y a las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas a su iniciativa podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga pueden ofrecerse en una sola tarifa para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se engañe a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

---

## **Anexo 2**

### **Transporte Aéreo de Fletamento (Charter)**

#### *Sección 1*

Las líneas aéreas de cada Parte, designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a transportar tráfico de fletamento internacional de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) y/o de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los de combinación de pasajeros y carga) o de los dos:

- a) entre cualquier punto o más en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte; y
- b) entre cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o más en terceros países, siempre y cuando dicho servicio constituye parte de una operación continua, con excepción de los fletamentos de carga exclusiva, con o sin cambio de aeronave, que comprenda servicio al país de origen a fin de transportar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, también tendrán derecho a:

1. hacer paradas estancias en cualquier punto dentro o fuera del territorio de las Partes;
2. transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte;

3. combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico originado en el territorio de la otra Parte y en terceros países; y
4. prestar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte para el transporte de tráfico que no esté amparado en el presente Anexo, por razones de cortesía y reciprocidad.

### *Sección 2*

Las líneas aéreas designadas por una u otra de las Partes que se dedique a prestar servicios de transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrán la opción de atenerse al ordenamiento jurídico en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas designadas será objeto del menos restrictivo de dichos criterios.

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros de anulación y reembolso.

### *Sección 3*

Salvo con respecto a las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer País ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con la reglamentación aplicable a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la no aplicación de dicha reglamentación concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

---

## **Anexo 3**

### **Principios de la no discriminación en los sistemas automatizados de reservación y de la competencia entre dichos sistemas**

Reconociendo que el Artículo 11 (La Competencia Leal) del Acuerdo garantiza a las líneas aéreas de las dos Partes «una oportunidad justa y equitativa ... para que compitan ...»;

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las líneas aéreas consiste en poder informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas de que dispongan los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de las líneas aéreas de ofrecer a esos agentes sistemas automatizados de reservación competitivos representan los fundamentos de las oportunidades de competencia de cada línea aérea; y

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios al transporte aéreo estén protegidos del uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas automatizados de reservación que sean realmente competitivos;

Las Partes han convenido en lo siguiente:

1. Los sistemas automatizados de reservación tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:
  - a) la información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, se modificará y expondrá con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la identidad de la línea aérea ni de la ruta. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
  - b) Las bases de datos de los sistemas automatizados de reservación serán tan completos como sea posible.

- c) Los proveedores de los servicios automatizados de reservación no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente, por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de códigos compartidos y de cambio de material, y los que hagan alguna escala.
  - d) Todos los sistemas automatizados de reservación de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los sistemas automatizados de reservación en el territorio en que funcionen, sino que también tendrán el derecho a funcionar con arreglo a las mismas.
  - e) Las agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias de que se disponga por medio de los sistemas automatizados de reservación, a condición de que el agente de viaje solicite específicamente una representación visual determinada.
2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de servicios automatizados de reservación que negocie en su territorio permita que participen en su sistema todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema se ofrezcan sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que todos los proveedores de servicios automatizados de reservación expongan, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni ruta, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes, para todas las rutas en las cuales estas deseen ofrecer sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de servicios automatizados de reservación divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización almacenamiento de su base de datos, sus criterios de modificación y clasificación de la información, su ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de enlace y la inclusión de los vuelos de enlace.
  3. Los proveedores de servicios automatizados de reservación que negocien en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus sistemas automatizados de reservación y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el sistema automatizado de reservación se ajusta a estos principios.
  4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización del equipo y de los programas de los sistemas automatizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.
  5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos que los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los sistemas automatizados de reservación (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.
  6. Los servicios automatizados de reservación que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad tendrán derecho a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participen en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los sistemas automatizados de reservación tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas automatizados de reservación que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de servicios automatizados de reservación no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque lo utilicen o posean sistemas automatizados de reservación que también funcionen en el territorio de la otra Parte.

#### D. PARLEMENT

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlagen, zullen ingevolge artikel 18 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.



## J. VERWIJZINGEN

- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;  
Chicago, 7 december 1944
- Tekst : *Stb.* 1947, 165 (Engels)  
*Trb.* 1973, 109 (vertaling, geconsolideerd)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2012, 126
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van  
luchtvaartuigen;  
Tokio, 14 september 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1964, 186 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;  
's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2013, 209
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de  
burgerluchtvaart;  
Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205
- Titel : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan;  
Montreal, 1 maart 1991
- Tekst : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 34
- Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama tot het vermijden  
van dubbele belasting met betrekking tot ondernemingen die schepen of luchtvaartuigen  
exploiteren in het internationale verkeer;  
's-Gravenhage, 28 april 1997
- Tekst : *Trb.* 1997, 115 (Nederlands en Spaans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1997, 325

Uitgegeven de eerste juni 2015.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS