

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

JAARGANG 2015 Nr. 84

---

## A. TITEL

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

## B. TEKST

### **Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Panama**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,  
en

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

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944;

Geleid door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

Geleid door de wens de uitbreiding van de mogelijkheden voor het internationaal luchtvervoer te bevorderen;

Erkende dat doelmatige en concurrerende internationale luchtdiensten handel, consumentenwelzijn en economische groei stimuleren;

Geleid door de wens luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid te stellen reizigers diverse mogelijkheden voor luchtdiensten aan te bieden tegen de laagste prijzen die niet discriminatoir zijn en die niet het gevolg zijn van misbruik van een dominante positie, en geleid door de wens individuele luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen innovatieve en concurrerende prijzen te ontwikkelen en in te voeren; en

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging in de internationale burgerluchtvaart te waarborgen en opnieuw hun grote zorg uitsprekend over gedragingen of bedreigingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die de veiligheid van mensen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtdiensten nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de bevolking in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is bepaald:

- a. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in dit Verdrag voor het vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afzonderlijk of gecombineerd;
- b. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
- c. wordt onder „luchtvervoer” verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of beloning;
- d. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Republiek Panama betreft, de Burgerluchtvaartautoriteit en wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister van Verkeer,

Vervoer en Ruimtelijke Planning van Curaçao; of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans worden vervuld door de genoemde autoriteiten;

- e. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlagen daarbij en alle wijzigingen daarvan;
- f. wordt onder „capaciteit” verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van het Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal vluchten (frequenties) of stoelen of ton vracht die op een markt worden aangeboden (stedenpaar of land naar land) of op een route gedurende een specifiek tijdvak, bijvoorbeeld dagelijks, wekelijks, in een bepaald seizoen of jaarlijks;
- g. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan zodanige exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij dat op een of meer zones van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
- h. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor beide partijen;
- i. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
- j. wordt onder „binnenlands luchtvervoer” verstaan luchtvervoer waarbij passagiers, bagage, vracht en post worden opgenomen op het grondgebied van een partij en bestemd zijn voor een ander punt op hetzelfde grondgebied;
- k. wordt onder „ICAO” verstaan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- l. wordt onder „tarieven” verstaan de prijzen die in rekening worden gebracht voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, evenwel met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoeren van post;
- m. wordt onder „grondgebied” in relatie tot elk van de partijen verstaan het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren, met inbegrip van het luchtruim boven deze gebieden, die onder de soevereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van de partij vallen;
- n. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij de in dit Verdrag omschreven rechten ten behoeve van de exploitatie van internationale luchtdiensten op de routes die omschreven zijn in de Routetabel.
2. Onverminderd de bepalingen van dit Verdrag geniet(en) de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de volgende rechten:
  - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere partij te vliegen;
  - b. het recht op het grondgebied van de andere partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden;
  - c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten die omschreven zijn in het tweede lid, onderdelen a) en b), van dit artikel.
4. Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding passagiers, vracht en post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

## Artikel 3

### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij langs diplomatieke weg zo veel luchtvaartmaatschappijen als zij wenst aan te wijzen voor het verrichten van de overeengekomen diensten en deze aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent elke partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
  - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;

- b. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk beschikt over regelgeving en controleert of de luchtvaartmaatschappij deze naleeft;
  - c. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen naleeft; en
  - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits zij de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag naleeft.

#### Artikel 4

##### *Weigering, intrekking en beperking van vergunningen*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke partij hebben het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, en deze in te trekken, op te schorten of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent:
  - a. wanneer zij er niet van overtuigd zijn dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
  - b. wanneer zij er niet van overtuigd zijn dat de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk beschikt over regelgeving en controleert of de luchtvaartmaatschappij deze naleeft;
  - c. wanneer de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 8 (Veiligheid) en artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte bepalingen niet naleeft; en
  - d. wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van inbreuken op de bovengenoemde wetten en voorschriften of tenzij de veiligheid of beveiliging maatregelen vereist in overeenstemming met de bepalingen van artikel 8 (Veiligheid) of artikel 9 (Beveiliging van de luchtvaart), worden de in het eerste lid van dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 28 (Overleg) van dit Verdrag.

#### Artikel 5

##### *Toepassing van wetten en voorschriften*

1. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene partij die van toepassing zijn op binnenkomst op, verblijf op of vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning en vracht, met inbegrip van post, zoals voorschriften met betrekking tot immigratie, douane, valuta, gezondheid en quarantaine zijn van toepassing op de passagiers, bemanning, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij wanneer zij zich op het betreffende grondgebied bevinden.
3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijk internationaal luchtvervoer verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

#### Artikel 6

##### *Directe transit*

Bagage en vracht in directe transit zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

#### Artikel 7

##### *Erkenning van certificaten en vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of geldig zijn verklaard en nog van kracht zijn, worden door de andere partij als geldig erkend voor de

exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming zijn met de minimumnormen vastgesteld in het Verdrag van Chicago.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vergunningen of bewijzen, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van een partij aan een persoon of aangewezen luchtvaartmaatschappij of voor een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, een afwijking toestaan van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, welke afwijking is geregistreerd bij de ICAO, kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten teneinde helderheid te verschaffen over het gebruik in kwestie.

3. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven of landingen op haar grondgebied te weigeren bewijzen van bevoegdheid en vergunningen te erkennen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere partij.

## Artikel 8

### *Veiligheid*

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd op gebieden die betrekking hebben op luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien na dergelijk overleg een partij oordeelt dat de andere partij op deze gebieden niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij in kennis van dit oordeel en de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen. De andere partij neemt vervolgens passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Indien de andere partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een andere termijn als kan zijn overeengekomen, passende corrigerende maatregelen te nemen, kan dit aanleiding zijn voor het weigeren, intrekken, opschorten of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

3. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago en onverminderd de verplichtingen genoemd in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op grond van een leaseovereenkomst, namens een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (in dit artikel „platforminspectie” genoemd), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en die van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

4. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij, behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk op te schorten of daarvan af te wijken.

5. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel wordt opgeschort, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

6. Onder verwijzing naar het tweede lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de ICAO-normen, de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. De secretaris-generaal dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

## Artikel 9

### *Beveiliging van de luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging integraal onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en

verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988 en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart dat of die voor beide partijen bindend wordt.

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

3. De partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. Elke partij verlangt dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij op verzoek in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen waarnaar in dit lid wordt verwezen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor binnenkomst op, vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving, of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten overeen kunnen komen, haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de veiligheidsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde partij verzoeken om overleg. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na aanvang van dergelijk overleg tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, opschorten of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere partij is of zijn aangewezen. Indien zulks gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan de eerstgenoemde partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

#### Artikel 10

*Passagiers die niet worden toegelaten, passagiers zonder documenten en personen die worden uitgezet*

1. Elke partij stemt ermee in doeltreffende grenscontroles in te stellen.

2. In dit verband stemt elke partij ermee in de Normen en Aanbevolen Werkwijzen te implementeren van Bijlage 9 (Facilitatie) bij het Verdrag van Chicago inzake passagiers die niet worden toegelaten, passagiers zonder documenten en personen die worden uitgezet teneinde samenwerking bij de bestrijding van illegale migratie te bevorderen.

3. Uit hoofde van bovengenoemde doelstellingen stemt elke partij ermee in de brief met betrekking tot „frauduleuze, vervalste of nagemaakte reisdocumenten of echte documenten die door bedriegers worden overgelegd”, zoals vervat in Aanhangsel 9 b) bij Bijlage 9, af te geven of te aanvaarden, al naargelang van het geval, wanneer maatregelen worden genomen uit hoofde van de betreffende leden van hoofdstuk 3 van de Bijlage met betrekking tot het in beslag nemen van frauduleuze, vervalste of nagemaakte reisdocumenten.

## Artikel 11

### *Gebruikersheffingen*

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen worden opgelegd door de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen juist, rechtvaardig en niet onredelijk discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld tussen de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij mogen overeenkomen met, maar niet hoger zijn dan, de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en beveiliging van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. Voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde autoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de beginselen van het eerste en tweede lid. Elke partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen, zodat de gebruikers hun mening kenbaar kunnen maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de partijen wordt bij procedures voor de regeling van geschillen uit hoofde van artikel 29 (Regeling van geschillen) geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij:

- a. zij nalaat de heffing of praktijk waarop een klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of
- b. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

5. Luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten, beveiliging van de luchtvaart en andere daarmee verband houdende diensten en voorzieningen die worden geleverd op het grondgebied van de ene partij zijn beschikbaar voor gebruik door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de afspraken voor gebruik worden gemaakt gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen die vergelijkbare internationale luchtdiensten uitvoeren.

## Artikel 12

### *Douanerechten*

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale uitrustingsstukken, proviand en andere artikelen zoals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend is gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten uitvoert.

2. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid genoemde goederen:
  - a. die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;
  - b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven; of
  - c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten;

ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

3. Normale uitrustingsstukken alsmede de materialen en voorraden die normaal gesproken aan boord van het luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven, mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

### Artikel 13

#### *Belastingheffing*

1. Voordelen uit de exploitatie van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de partij waar de plaats van de werkelijke leiding van deze luchtvaartmaatschappij is gelegen.

2. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar op het grondgebied van partij waar de plaats van de werkelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij is gelegen.

3. Indien er tussen de partijen een bijzonder verdrag is gesloten tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, hebben de bepalingen van dat verdrag voorrang.

### Artikel 14

#### *Eerlijke concurrentie*

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt op eerlijke wijze in de gelegenheid gesteld de in dit Verdrag omschreven routes te exploiteren.

### Artikel 15

#### *Capaciteit*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen.

2. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of het type of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

3. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij een verplichting tot voorrangsverlening, proportionele beperkingen, een vergoeding wegens afzien van bezwaar of enige andere verplichting ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer op die niet zou stroken met de doelstellingen van dit Verdrag.

4. Geen van de partijen eist dat tabellen, programma's voor chartervluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van dit artikel of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in een Bijlage bij dit Verdrag. Wanneer een partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belas-

ting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

## Artikel 16

### *Tarieven*

1. De partijen komen overeen bijzondere aandacht te besteden aan tarieven die op bezwaren kunnen stuiten omdat ze beschouwd worden als onredelijk discriminatoir, onredelijk hoog of restrictief als gevolg van misbruik van een dominante positie, kunstmatig laag als gevolg van rechtstreekse of onrechtstreekse subsidie of steun, of als afbraakprijzen.
2. Elke partij kan verlangen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kennis geeft of geven van de tarieven voor vervoer van of naar haar grondgebied of deze indient of indienen. Een dergelijke kennisgeving of indiening kan ten hoogste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang worden verlangd. In bijzondere gevallen kan deze termijn worden verkort.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt voorgesteld of berekend door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen voor vervoer tussen de grondgebieden van de partijen.
4. Goedkeuring van de tarieven overeenkomstig de bepalingen van het derde lid van dit artikel kan door elk van de partijen uitdrukkelijk worden gegeven aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die de tarieven indient of indienen. Indien een van de partijen van mening is dat een tarief in een van de in het eerste lid van dit artikel omschreven categorieën valt, doet deze partij zo snel mogelijk, maar in ieder geval binnen dertig (30) dagen na de datum van kennisgeving of indiening van het tarief, een kennisgeving van ongenoegen toekomen aan de andere partij en kan zij gebruikmaken van de in het vijfde lid van dit artikel genoemde overlegprocedure. Tenzij beide partijen schriftelijk zijn overeengekomen dat de betreffende tarieven ingevolge deze procedure worden afgekeurd, worden de tarieven evenwel geacht te zijn goedgekeurd.
5. Elke partij kan verzoeken om overleg over elk tarief van een luchtvaartmaatschappij van elk van de partijen voor diensten die onder dit Verdrag vallen, ook indien het betreffende tarief het onderwerp van een kennisgeving van ongenoegen is geweest. Dergelijk overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek. De partijen werken samen om de informatie te verzamelen die nodig is voor een onderbouwde oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om hetgeen is overeengekomen daadwerkelijk na te leven. Indien er echter geen overeenstemming wordt bereikt, wordt het betreffende tarief ingevoerd of gehandhaafd.

## Artikel 17

### *Waarborgen*

1. De partijen komen overeen dat de volgende handelwijzen van luchtvaartmaatschappijen beschouwd kunnen worden als mogelijk oneerlijke concurrentiepraktijken die aan een nader onderzoek onderworpen kunnen worden:
  - a. er worden prijzen of kosten berekend op een niveau dat, alles bij elkaar genomen, ontoereikend is om de kosten van het verlenen van de diensten waarop zij betrekking hebben te dekken;
  - b. er vindt een buitensporige uitbreiding van de capaciteit of de frequentie van de vluchten plaats;
  - c. de bedoelde praktijken hebben eerder een blijvend dan een tijdelijk karakter;
  - d. de bedoelde praktijken hebben ernstige economische gevolgen voor of berokkenen aanzienlijke schade aan een andere luchtvaartmaatschappij;
  - e. de bedoelde praktijken geven blijk van de kennelijke intentie een andere luchtvaartmaatschappij te ontwrichten, buiten te sluiten of uit de markt te verdrijven, of hebben dit hoogstwaarschijnlijk tot gevolg; en
  - f. er is sprake van gedragingen die duiden op misbruik van een dominante positie op de route.
2. Indien de luchtvaartautoriteiten van de ene partij van mening zijn dat de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij beoogde of uitgevoerde operatie(s) oneerlijke concurrentie zou(den) kunnen vormen overeenkomstig de in het eerste lid van dit artikel opgesomde indicatoren, kunnen zij verzoeken om overleg in overeenstemming met artikel 28 (Overleg) van dit Verdrag om tot een oplossing van het probleem te komen. Een dergelijk verzoek gaat vergezeld van een kennisgeving met de redenen voor het verzoek en het overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van het verzoek.
3. Indien de partijen er niet in slagen door middel van overleg tot een oplossing van het probleem te komen, kan elk van de partijen een beroep doen op de geschillenregeling uit hoofde van artikel 29 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag teneinde het geschil te beslechten.



## Artikel 18

### *Omwisseling van valuta en overmaking van inkomsten*

Elke partij staat de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op verzoek toe het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtvervoerdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtvervoer te wisselen en naar de door de luchtvaartmaatschappij gekozen staat over te maken, waarbij conversie en overmaking onverwijld worden toegestaan zonder hieraan beperkingen te stellen, zonder discriminatie en zonder daarover belastingen te heffen, tegen de wisselkoers die van toepassing is op de datum waarop het verzoek tot conversie en overmaking is gedaan.

## Artikel 19

### *Verkoop en marketing van producten voor de luchtvaart*

1. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht internationale luchtdiensten en daarmee samenhangende producten op haar grondgebied te verkopen en op de markt te brengen (rechtstreeks of via agenten of andere tussenpersonen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij), met inbegrip van het recht zowel online als offline kantoren te vestigen.

2. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen in de valuta van dat gebied of, naar haar goeddunken, in vrij omwisselbare valuta van andere landen en het staat elke persoon vrij dit vervoer te kopen in de door deze luchtvaartmaatschappij aanvaarde valuta.

## Artikel 20

### *Personeel dat geen onderdaan is en toegang tot lokale diensten*

Elke partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe:

- a. medewerkers die geen onderdaan zijn te zenden naar en te doen verblijven op haar grondgebied voor het uitvoeren van leidinggevende, commerciële, technische, operationele en andere specialistische taken die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ontvangende partij inzake binnenkomst, verblijf en werk; en
- b. gebruik te maken van de diensten en het personeel van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op haar grondgebied en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen.

## Artikel 21

### *Verandering van luchtvaartuig*

Op elk internationaal deel van de overeengekomen routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationaal luchtvervoer verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering, op elk punt van de route, van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen, met dien verstande dat het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.

## Artikel 22

### *Gronddiensten*

1. Elke partij staat de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe naar eigen keuze:

- a. haar eigen gronddiensten te verrichten („self-handling”);
- b. de afhandeling voor een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen te verrichten;
- c. samen met andere een dienstverlenende entiteit op te richten; en/of
- d. een keuze te maken uit concurrerende dienstverleners.

2. Het is een luchtvaartmaatschappij toegestaan vrijelijk te kiezen uit de beschikbare alternatieven en deze te combineren of te veranderen, behalve wanneer dit aantoonbaar onpraktisch is en wanneer hieraan beperkingen worden gesteld vanwege de relevante veiligheids- en beveiligingsoverwegingen en, uitgezonderd de onder a) genoemde self-handling, vanwege het feit dat de schaal van de afhandeling op de luchthaven te gering is voor concurrerende aanbieders.

3. Van de partijen wordt altijd verlangd dat zij de nodige maatregelen treffen om een redelijke op kosten gebaseerde prijsstelling en een eerlijke en gelijke behandeling van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te waarborgen.

## Artikel 23

### *Samenwerkingsovereenkomsten*

1. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten op de overeengekomen routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij samenwerkingsovereenkomsten op het gebied van de verkoop aangaan, zoals joint ventures, onderling vast af te nemen plaatsen of code-sharing met:

- a. en luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen;
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c. een aanbieder van vervoer over land en/of water van elk land,

op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen die aan een dergelijke overeenkomst deelnemen 1) de vereiste bevoegdheden hebben en 2) voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn.

2. De partijen komen overeen de noodzakelijke maatregelen te nemen om te waarborgen dat consumenten volledig op de hoogte en beschermd zijn met betrekking tot vluchten met een gedeelde vluchtcode van of naar hun grondgebied en dat de passagiers ten minste worden voorzien van de noodzakelijke informatie op een van de volgende wijzen:

- a. mondeling en, indien mogelijk, schriftelijk op het moment van boeken;
- b. schriftelijk, op het ticket zelf en/of (indien dat niet mogelijk is) op de routebeschrijving bij het ticket of op een ander document dat het ticket vervangt zoals een schriftelijke bevestiging, met inbegrip van informatie over met wie contact kan worden opgenomen in geval van problemen en een duidelijke indicatie van welke luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is bij schade of een ongeval; en
- c. wederom mondeling, door het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij tijdens alle stadia van de reis.

3. De luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht elke voorgestelde samenwerkingsovereenkomst ten minste dertig (30) dagen voor de voorgestelde ingang ervan in te dienen bij de luchtvaartautoriteiten van beide partijen.

## Artikel 24

### *Leasen*

1. Elk van de partijen mag beletten dat gebruik wordt gemaakt van geleasede luchtvaartuigen voor de diensten die onder dit Verdrag vallen die niet voldoen aan de artikelen 8 (Veiligheid) en 9 (Beveiliging van de luchtvaart).

2. Onverminderd het eerste lid van dit artikel, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij van andere luchtvaartmaatschappijen geleasede luchtvaartuigen gebruiken, op voorwaarde dat alle deelnemers aan dergelijke overeenkomsten over de vereiste bevoegdheden beschikken en voldoen aan de eisen die op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn

## Artikel 25

### *Intermodale vervoersdiensten*

Niettegenstaande de andere bepalingen van dit Verdrag, is het luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor vracht naar of vanaf punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze vracht, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht wordt vervoerd, wordt toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer.

Deze intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattend tarief voor het vervoer door de lucht en over land en/of zee tezamen, mits de vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

## Artikel 26

### *Statistieken*

De luchtvaartautoriteiten van beide partijen voorzien elkaar, op verzoek, van periodieke statistische gegevens of soortgelijke informatie over het verkeer op de overeengekomen diensten.

## Artikel 27

### *Goedkeuring van schema's*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij dient haar voorgenomen vluchtschema's ten minste vijftien (15) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.
2. Voor extra vluchten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken worden gewoonlijk ten minste twee (2) werkdagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten ingediend.

## Artikel 28

### *Overleg*

1. Elke partij mag te allen tijde verzoeken om overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging of wijziging van dit Verdrag of over de naleving van dit Verdrag.
2. Dergelijk overleg, dat door middel van besprekingen of briefwisseling kan plaatsvinden, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een schriftelijk verzoek door de andere partij, tenzij de partijen anders overeenkomen.

## Artikel 29

### *Regeling van geschillen*

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen in de eerste plaats te regelen door middel van overleg en onderhandelingen.
2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van overleg te beslechten, kan het, op verzoek van een van de partijen, aan arbitrage worden onderworpen in overeenstemming met de hieronder vervatte procedure.
3. De arbitrage wordt uitgevoerd door een gerecht van drie scheidsmannen, van wie er een door elke partij wordt benoemd, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, mits deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de partijen. Elke partij wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene partij van de andere partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke regeling van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen verzuimt haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien binnen de aangegeven termijn van zestig (60) dagen geen overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de Voorzitter van de Raad van de ICAO door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de Voorzitter de nationaliteit van een van de partijen bezit, dient de Vicevoorzitter met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten.
4. Het scheidsgerecht stelt zijn eigen procedureregels vast.
5. De uitspraak van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen.
6. Elke partij draagt de kosten van de door haar benoemde scheidsman. De overige kosten van het scheidsgerecht worden in gelijke delen gedragen door de partijen, met inbegrip van de kosten gemaakt door de Voorzitter van de Raad van de ICAO bij het implementeren van de in het derde lid van dit artikel genoemde procedures.

7. Indien en zo lang een van de partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het derde lid van dit artikel genomen besluit, kan de andere partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij, luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen beperken, weigeren of intrekken.

#### Artikel 30

##### *Wijzigingen*

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg met de andere partij ten behoeve van het wijzigen van dit Verdrag of de Bijlagen daarbij. Dergelijk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

2. Wijzigingen van dit Verdrag worden door de partijen overeengekomen en worden van kracht op de datum waarop de partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

#### Artikel 31

##### *Multilaterale verdragen*

Indien beide partijen partij worden bij een multilateraal verdrag ter zake van aangelegenheden die onder dit Verdrag vallen, plegen ze overleg om vast te stellen of dit Verdrag rekening houdend met het multilaterale verdrag herzien dient te worden.

#### Artikel 32

##### *Beëindiging*

Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO. Dit Verdrag treedt twaalf maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om 12 uur 's nachts buiten werking, tenzij de kennisgeving vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

#### Artikel 33

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 34

##### *Toepasselijkheid van het Verdrag*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Curaçao.

#### Artikel 35

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum 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.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, 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 van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao:

JOSÉ M.N. JARDIM

Voor de Republiek Panama:

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

---

### Bijlage I

#### Routetabel

- A. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij (of luchtvaartmaatschappijen) aangewezen door Panama:
1. Van punten achter partij A via partij A en tussenliggende punten naar een punt of punten in partij B en verder.
  2. Voor vrachtdiensten, tussen partij B en elk punt of alle punten.
- B. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij (of luchtvaartmaatschappijen) aangewezen door Curaçao:
1. Van punten achter partij B via partij B en tussenliggende punten naar een punt of punten in partij A en verder.
  2. Voor vrachtdiensten, tussen partij A en elk punt of alle punten.

#### *Afdeling 2 Operationele flexibiliteit*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen kunnen tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

1. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
2. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
3. tussenliggende en verder gelegen punten op het grondgebied van de partijen op de routes aandoen, in elke combinatie en in elke volgorde;
4. landingen op een of alle punten overslaan;
5. verkeer (met inbegrip van code-sharing vluchten) van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes; en
6. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en mogen met deze diensten adverteren en deze aanbevelen als doorgaande diensten, zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht om anderszins uit hoofde van dit Verdrag toegestaan vervoer te verrichten, met dien verstande dat (met uitzondering van vrachtluchten) de dienst een punt moet aandoen op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

---

### Bijlage II

#### Niet-geregelde vluchten/chartervluchten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij hebben het recht, in overeenstemming met de voorwaarden van hun aanwijzing en van de Routetabel in Bijlage I, internationale niet-geregelde vluchten uit te voeren van en naar een punt of punten op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij met stopovers onderweg, voor alle verkeer op enkele reizen of retourvluchten naar of van een punt of punten op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Chartervluchten met meerdere bestemmingen zijn eveneens toegestaan. Daarnaast kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij chartervluchten exploiteren met verkeer afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de andere partij.
2. Elke luchtvaartmaatschappij die uit hoofde van deze bepaling luchtvervoer verzorgt houdt zich aan de wetten, regelgeving en regels die de partij van wier grondgebied het verkeer afkomstig is, ongeacht of het een enkele reis of retourvlucht betreft, op dergelijk vervoer van toepassing heeft verklaard of zal verklaren.

## Bijlage III

### Luchtvrachtdiensten

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationaal vervoer van luchtvracht verzorgt:

- a. krijgt een niet-discriminatoire behandeling met betrekking tot toegang tot voorzieningen voor inkleding van vracht, afhandeling, opslag en facilitatie;
- b. mag gebruikmaken van andere vervoerswijzen en/of deze rechtstreeks exploiteren;
- c. mag gebruikmaken van geleasede luchtvaartuigen, mits een dergelijke exploitatie voldoet aan de veiligheids- en beveiligingsnormen die van toepassing zijn op andere luchtvaartuigen van aangewezen luchtvaartmaatschappijen;
- d. mag samenwerkingsovereenkomsten aangaan met andere luchtvaartmaatschappijen inzake, maar niet beperkt tot, code-sharing, onderling vast af te nemen plaatsen en interlining; en
- e. mag haar eigen vrachttarieven vaststellen die dienen te worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van een van de partijen.

Naast de onder onderdeel a) toegekende rechten mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij die vrachtvervoer als geregelde of ongeregelde dienst uitvoert dergelijke diensten aanbieden naar en van het grondgebied van elke partij, zonder beperkingen met betrekking tot frequentie, capaciteit, route, type luchtvaartuig en oorsprong of bestemming van de vracht.

---

### **Air transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Republic of Panama**

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

the Republic of Panama (hereinafter, "the Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling 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; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services 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 services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

#### Article 1

##### *Definitions*

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

- a) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;
- b) "air service", "international air service" and "airline" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- c) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- d) "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Panama, the Civil Aeronautical Authority;

in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister of Traffic, Transport and Urban Planning of Curaçao; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

- e) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- f) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- g) "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by a different aircraft;
- h) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;
- i) "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- j) "domestic air transportation" means air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of a Party and which are destined to another point in that same territory;
- k) "ICAO" means the International Civil Aviation Organisation;
- l) "tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- m) "territory" in relation to either Party shall be deemed to be the land area, territorial waters adjacent thereto and includes the air space above these areas under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Party;
- n) "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### *Grant of rights*

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
  - a) the right to fly without landing across the territory of the other Party;
  - b) the right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;
  - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.
4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the right of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

## Article 3

### *Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Party as many airlines as it wishes to operate the agreed services and to withdraw or alter such designations.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, each Party shall grant the appropriate operating authorizations with minimum procedural delay, provided that:
  - a) the designated airline has its principal place of business in the territory of the designating Party;
  - b) the Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline;
  - c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
  - d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Withholding, revocation and limitation of authorization*

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- a) in the event that they are not satisfied that the designated airline has its principal place of business in the territory of the designating Party;
- b) in the event that they are not satisfied that the Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline;
- c) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
- d) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 8 (Safety) or Article 9 (Aviation Security), the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 28 (Consultations) of this Agreement.

#### Article 5

##### *Application of laws and regulations*

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

#### Article 6

##### *Direct transit*

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

#### Article 7

##### *Recognition of Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the specific routes, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Party.



## Article 8

### *Safety*

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in these areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and of the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period. Failure by the other Party to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be agreed, may be grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Party.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention and notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or under lease agreement, on behalf of an airline or airlines of one Party, on services to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party, be the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

## Article 9

### *Aviation Security*

1. Consistent 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, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which becomes binding on both Parties.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Each Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall, upon request, notify the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act favourably upon any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

#### Article 10

##### *Inadmissible and undocumented passengers and deportees*

1. Each Party agrees to establish effective border controls.

2. In this regard, each Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.

3. Pursuant to the objectives above, each Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Appendix 9 b) to Annex 9, when taking action under relevant paragraphs of Chapter 3 of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

#### Article 11

##### *User charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each 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, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

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

3. Each 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 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 in paragraphs 1 and 2. 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 29 (Settlement of disputes), 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 Article.

5. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Party shall be available for use by the airlines of the other Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

## Article 12

### *Customs duties*

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
- a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;
  - b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
  - c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;
- whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

## Article 13

### *Taxation*

1. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international traffic shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of that airline is situated.
2. Capital represented by aircraft operated in international traffic by a designated airline and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the airline is situated.
3. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Parties, the provisions of the latter shall prevail.

## Article 14

### *Fair competition*

Each designated airline shall have a fair opportunity to operate the routes specified in the Agreement.

## Article 15

### *Capacity*

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. 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 other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which 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 uniform conditions as foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

## Article 16

### *Tariffs*

1. The Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or "predatory".

2. Each Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Party for carriage to or from its territory. Such notification or filing may be required not more than thirty (30) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of a proposed tariff or the continuation of an effective tariff of a designated airline of either Party for carriage between the territories of the Parties.

4. Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph 3 above may be given expressly by either Party to the airline(s) filing the tariffs. Where either Party believes that a tariff falls within the categories described in paragraph 1 above, such Party shall give notice of dissatisfaction to the other Party as soon as possible and at least within thirty (30) days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph 5 below. However, unless both Parties have agreed in writing to disapprove the tariffs concerned under those procedures, the tariffs shall be considered approved.

5. Each Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Parties reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect but if no agreement is reached the tariff in question shall go into or continue in effect.

## Article 17

### *Safeguards*

1. The Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. If the aeronautical authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1 of this Article, they may request consultation in accordance with Article

28 (Consultations) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days after receipt of the request.

3. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 29 (Settlement of disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

#### Article 18

##### *Currency conversion and remittance of earnings*

Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad to the airline(s) choice of State, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without restrictions, discrimination or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

#### Article 19

##### *Sale and marketing of air service products*

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services and related products in its territory (directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice), including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

#### Article 20

##### *Non-national personnel and access to local services*

Each Party shall permit designated airlines of the other Party to:

- a) bring in to its territory and maintain non-national employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties which are required for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving Party concerning entry, residence and employment; and
- b) use the services and personnel of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to provide such services.

#### Article 21

##### *Change of aircraft*

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

#### Article 22

##### *Ground handling*

1. Each Party shall authorize airline(s) of the other Party, at each airline's choice, to:

- a) perform its own ground handling services ("self-handling");
- b) handle another or other air carrier(s);
- c) join with others in forming a service-providing entity; and/or
- d) select among competing service providers.

2. An air carrier is permitted to choose freely from among the alternatives available and to combine or change its option, except where this is demonstrably impractical and also where constrained by relevant safety and security considerations, and, with the exception of self-handling in a) above, by the scale of airport operations being too small to sustain competitive providers.

3. Parties shall always be required to take the necessary measures to ensure reasonable cost-based pricing and fair and equal treatment for air carrier(s) of the other Party.

### Article 23

#### *Cooperative arrangements*

1. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or code sharing arrangements, with:

- a) an airline or airlines of either Party;
  - b) an airline or airlines of a third country; and
  - c) a surface transportation provider of any country,
- provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. The Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code shared flights operating to or from their territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:

- a) orally and, if possible, in writing at the time of booking;
- b) in written form, on the ticket itself and/or (if not possible), on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which airline is responsible in case of damage or accident; and
- c) orally again, by the airline's ground staff at all stages of the journey.

3. The airlines are required to file for approval any proposed cooperative arrangement with the aeronautical authorities of both Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction.

### Article 24

#### *Leasing*

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 8 (Safety) and 9 (Aviation Security).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may use aircraft leased from other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

### Article 25

#### *Intermodal services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

### Article 26

#### *Statistics*

The aeronautical authorities of both Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

## Article 27

### *Approval of schedules*

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least fifteen (15) days prior to the start of the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least two (2) working days prior to the operation of such flights.

## Article 28

### *Consultations*

1. Either Party may, at any time, request consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations which may be through discussion or by correspondence shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

## Article 29

### *Settlement of disputes*

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement the Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
3. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Party. Each Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of ICAO may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators. 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.
4. The arbitration tribunal shall determine its own procedure.
5. The decision of the tribunal shall be binding on the Parties.
6. Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Parties, including any expenses incurred by the President of the Council of ICAO in implementing the procedures in paragraph 3 of this Article.
7. If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to the designated airline or airlines in default.

## Article 30

### *Amendments*

1. Either Party may at any time request consultation with the other Party for the purpose of amending the present Agreement or its Annexes. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

2. Any amendment of this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall come into force on the date on which the Parties have informed each other in writing of the completion of the respective constitutional requirements.

#### Article 31

##### *Multilateral agreements*

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

#### Article 32

##### *Termination*

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight twelve months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

#### Article 33

##### *Registration with ICAO*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 34

##### *Applicability of the Agreement*

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

#### Article 35

##### *Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date 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.

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

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

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

JOSÉ M.N. JARDIM

*For the Republic of Panama:*

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

  

---



## **Annex I**

### **Route Schedules**

- A. Routes to be operated by the designated airline (or airlines) of Panama:
  - 1. From points behind Party A via Party A and intermediate points to any point or points in Party B and beyond.
  - 2. For all-cargo service(s), between Party B and any point or points.
- B. Routes to be operated by the designated airline (or airlines) Curaçao:
  - 1. From points behind Party B via Party B and intermediate points to any point or points in Party A and beyond.
  - 2. For all-cargo service(s), between Party A and any point or points.

#### *Section 2 Operational flexibility*

The designated airlines of either Party may, on any or all flights and at its option:

- 1. operate flights in either or both directions;
- 2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3. serve intermediate and beyond points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- 4. omit stops at any point or points;
- 5. transfer traffic (including code sharing operations) from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- 6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services, without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement, provided that, (with the exception of all-cargo services) the service serves a point in the territory of the Party designating the airlines.

---

## **Annex II**

### **Non-scheduled/Charter operations**

- 1. The designated airlines of one Party shall, in accordance with the terms of their designation and of the Route Schedule at Annex I, be entitled to perform international non-scheduled air transportation to and from any point or points in the territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round trip carriage of any traffic to or from a point or points in the territory of the Party which has designated the airline. Multi-destination charters shall also be permitted. In addition, designate airlines of one Party may operate charters with traffic originating in or destined for the territory of the other Party.
- 2. Each designate airline performing air transportation under this provision shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose territory the traffic originates, whether on a one-way or round trip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation.

---

## **Annex III**

### **Air cargo services**

Every designated airline when engaged in the international transport of air cargo

- a) shall be accorded non-discriminatory treatment with respect to access to facilities for cargo clearance, handling, storage, and facilitation;
- b) may use and/or operate directly other modes of transport;
- c) may use leased aircraft, provided that such operation complies with the safety and security standards applied to other aircraft of designated airlines;
- d) may enter into cooperative arrangements with other air carriers including, but not limited to, code sharing, blocked spaced, and interlining; and
- e) may determine its own cargo tariffs which shall be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party.

In addition to the rights granted in paragraph a) above, every designated airline when engaged in all cargo transportation as scheduled or non-scheduled services may provide such services to and from the territory

of each Party, without restriction as to frequency, capacity, routing, type of aircraft, and origin or destination of cargo.

---

## **Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto de curazao, y la República de Panamá**

El Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao,

y

la República de Panamá (en adelante las «Partes»);

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando de promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con mínima interferencia y regulación por parte del Estado;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que unos servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos aumentan el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando que las líneas aéreas puedan ofrecer al público de viajeros una variedad de opciones de servicios a los precios más bajos que no sean discriminatorios y que no representen abuso o una posición dominante y queriendo animar a las líneas aéreas individuales para que desarrollen e implementen precios innovadores y competitivos; y

Deseando asegurar el mayor grado de seguridad y confianza en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran inquietud sobre actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afectan negativamente el funcionamiento de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

### Artículo 1

#### *Definiciones*

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

- a) «servicios acordados» significan los servicios aéreos regulares para las rutas que se especifican en el presente Acuerdo para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, de forma separada o combinada;
- b) «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional» y «línea aérea» tendrán el significado que se les asigna a los mismos en el Artículo 96 del Convenio;
- c) «transporte aéreo» significa el traslado público a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o por arrendamiento;
- d) «autoridades aeronáuticas» significa, en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil; en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao, el Ministerio de Tráfico, Transporte y Planificación Urbana de Curazao; o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ejercen dichas autoridades;
- e) «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, así como sus Anexos y cualquier enmienda introducida en los mismos;
- f) «capacidad» significa la cantidad de servicios prestados bajo el Acuerdo, que normalmente se miden en cantidad de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga que se ofrece en un mercado (entre dos ciudades o de país a país) o en un itinerario durante un período en particular (diario, semanal, estacional o anual);
- g) «cambio de aeronave» significa la operación de uno de los servicios acordados por una línea aérea designada de forma tal que dentro de uno o más sectores de la Ruta Específica vuelen distintas aeronaves;
- h) «Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94 en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes;
- i) «línea aérea designada» significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- j) «transporte aéreo nacional» significa el transporte aéreo en donde los pasajeros, el equipaje, la carga y el

correo son introducidos a bordo en el territorio de una Parte y viajan hacia otro punto en ese mismo territorio;

k) «OACI» significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

l) «tarifas» significa los precios que se cobran por el transporte de pasajeros y carga y las condiciones según las cuales se aplican esos precios, excluyendo el pago y las condiciones para el transporte de correo;

m) «territorio», por lo que respecta a cualquiera de las Partes, se considera las áreas terrestres, las aguas territoriales adyacentes e incluye el espacio aéreo sobre dichas áreas bajo la soberanía, el dominio, la protección o el mandato de la Parte;

n) «tasa de usuario» significa una tasa aplicada a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación incluidos los servicios y las instalaciones conexos.

## Artículo 2

### *Concesión de derechos*

1. Cada una de las Partes concederá a la otra Parte los derechos que se especifican en el presente Acuerdo a los efectos de operar servicios aéreos internacionales en las rutas que se especifican en el Cuadro de Rutas.

2. Sujeto a las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar;
- b) Hacer escala en el territorio de la otra Parte con fines no comerciales;
- c) Los otros derechos que se especifiquen en el presente Acuerdo.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, salvo aquellas designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos que se especifican en el párrafo 2(a) y 2(b) del presente Artículo.

4. Ninguna disposición del párrafo 2 de este Artículo se entenderá como que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo a cambio de remuneración y con destino a otro punto del territorio de la otra Parte.

## Artículo 3

### *Designación y autorización*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte, a través de la vía diplomática, tantas líneas aéreas como desee para que operen servicios acordados y retiren o alteren dicha designación.

2. Al recibo de dicha designación y a solicitud de la línea aérea designada, en la forma que se prescribe para las autorizaciones de explotación y permisos técnicos, cada Parte otorgará las autorizaciones de explotación pertinente con la mínima demora en los procedimientos, siempre y cuando:

- a) La línea aérea designada tenga su sede principal de negocios en el territorio de la Parte que realiza la designación;
- b) La Parte que designa a la línea aérea tenga y aplique el control reglamentario de la línea aérea;
- c) La Parte que designa a la línea aérea cumpla con las disposiciones que se establecen en el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
- d) La línea aérea designada esté calificada para cumplir otras condiciones prescritas bajo las leyes y los reglamentos que normalmente la Parte que recibe la designación aplica a la operación de servicios internacionales de transporte aéreo.

3. Al recibir la autorización de explotación del párrafo 2 de este Artículo, una línea aérea designada podrá en todo momento iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, a condición de que cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

## Artículo 4

### *Retención, revocación y limitación de la autorización*

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán derecho a retener las autorizaciones que se mencionan en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo respecto de una línea aérea designada por la otra Parte y a revocar, suspender o imponer condiciones sobre dichas autorizaciones, ya sea de forma temporaria o permanente:

- a) En el caso de que no estén convencidas de que la línea aérea designada tenga su sede principal de negocios en el territorio de la Parte que realiza la designación;

- b) En el caso de que no estén convencidas de que la Parte que designa a la línea aérea tiene o aplica controles reglamentarios eficaces sobre la línea aérea;
- c) En el caso de que la Parte que designa a la línea aérea no cumpla con las disposiciones que se establecen en el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
- d) En el caso de que la línea aérea designada no esté calificada para cumplir otras condiciones prescritas bajo las leyes y los reglamentos que normalmente la Parte que recibe la designación aplica a la operación de servicios internacionales de transporte aéreo.

2. A menos que urja la aplicación de medidas inmediatas para evitar la violación de las leyes y reglamentos mencionados anteriormente o a menos que se deban tomar medidas orientadas a mantener la seguridad o la protección de acuerdo con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad) o el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), los derechos que se disponen en el párrafo 1 del presente Artículo serán ejercidos únicamente luego de consultar con las autoridades aeronáuticas de acuerdo con el Artículo 28 (Consultas) del presente Acuerdo.

## Artículo 5

### *Aplicación de las leyes y reglamentos*

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas a la entrada y salida en su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, así como a la operación y navegación de dichas aeronaves dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada, la permanencia y la salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga – incluyendo correo –, tales como las leyes y reglamentos en materia de inmigración, aduana, divisas, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo que se transporta en la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte mientras se encuentre dentro del citado territorio.

3. Ninguna de las Partes concederá preferencia a sus propias líneas aéreas o a otras líneas aéreas sobre la línea aérea de la otra Parte destinadas para servicios similares de transporte aéreo internacional en la aplicación de sus normas en materia de inmigración, aduanas, cuarentena o normas similares.

## Artículo 6

### *Tránsito directo*

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

## Artículo 7

### *Reconocimiento de certificados y licencias*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte y que aún se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la operación de los servicios convenidos, a condición de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron dichos certificados o licencias se ajusten a las normas mínimas que se establecen en el Convenio.

2. Si los privilegios o las condiciones de las licencias o los certificados que se mencionan en el párrafo 1 que antecede, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave que se utiliza en la operación de los servicios convenidos permiten una diferencia de las normas mínimas establecidas bajo el Convenio y dicha diferencia ha sido presentada ante la OACI, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos por encima de, o el aterrizaje en su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus propios ciudadanos por la otra Parte.

## Artículo 8

### *Seguridad*

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento consultas acerca de las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en áreas relativas a las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las aeronaves. Tales consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días tras la solicitud.

2. Si, celebradas tales consultas, una de las Partes concluye que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas de seguridad en estas áreas que igualen al menos las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, notificarán a la otra Parte las conclusiones correspondientes y las medidas que se consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas. La otra Parte adoptará las iniciativas correctoras adecuadas dentro de un período de tiempo acordado. En caso de que la otra Parte no adopte las iniciativas correctoras adecuadas dentro de un plazo de quince (15) días u otro período convenido, podrá constituir motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio y sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave operada por, o en contrato de arrendamiento de una Parte o en su nombre, que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo o alrededor de la aeronave para verificar la validez de la documentación de la aeronave y de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y de sus equipos (denominado «inspección de rampa» en este Artículo), a condición de que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que los equipos de la aeronave y sus condiciones cumplan con las normas establecidas en ese momento según el Convenio.

4. Cuando sea imperioso realizar una acción urgente para garantizar la seguridad de la operación de una línea aérea, cada Parte se reservará el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 que antecede se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Respecto del párrafo 2 del presente Artículo, si se determinase que una Parte continúa sin cumplir con las normas de la OACI una vez transcurrido el período acordado, se deberá notificar de ello al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la posterior resolución satisfactoria de la situación.

## Artículo 9

### *Seguridad de la aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio y protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes se adhieran.

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

3. En sus relaciones mutuas, las Partes se conducirán de conformidad con disposiciones de seguridad de la aviación civil fijadas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de seguridad de la aviación. Si así se solicita, cada Parte notificará a la otra Parte sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación civil de los Anexos que se mencionan en el presente párrafo. Cada Parte podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte en cualquier momento a los efectos de discutir dichas diferencias.

4. Cada Parte acuerda que podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que acaten las disposiciones de seguridad de la aviación civil que se mencionan en el párrafo 3 que antecede exigidas por la otra Parte para

la entrada, la salida o la permanencia en el territorio de esa otra Parte. Las Partes se asegurarán de que se aplican efectivamente medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipaje de mano y equipaje, así como la carga y las provisiones para la aeronave, antes del embarque o la carga y durante los mismos. Cada Parte acogerá favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que tome medidas especiales de seguridad que sean adecuados a fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas idóneas a fin de terminar rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá derecho, dentro de un plazo de sesenta (60) días después de la notificación – o un período menor si así lo acuerdan las autoridades aeronáuticas – a que sus autoridades aeronáuticas evalúen en el territorio de la otra Parte las medidas de seguridad que los operadores de aeronaves aplican o planean aplicar respecto de los vuelos que llegan o se dirigen al territorio de la primera Parte. Los arreglos administrativos para realizar dichas evaluaciones serán acordados entre las autoridades aeronáuticas e implementados sin demora con el fin de asegurar que las evaluaciones se realicen con prontitud.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha alejado de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días desde el recibo de dicha solicitud de cualquier de las Partes. El hecho de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de quince (15) días a partir del comienzo de las consultas constituirá motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de la aerolínea o las aerolíneas designadas por la otra Parte. Cuando así lo exija una emergencia o a los efectos de impedir el incumplimiento ulterior de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá tomar una acción provisoria antes de que expiren los quince (15) días.

## Artículo 10

### *Pasajeros inadmisibles e indocumentados y deportados*

1. Cada Parte acuerda establecer controles fronterizos eficientes.
2. A este respecto, cada Parte acuerda implementar las Normas y Métodos Recomendados del Anexo 9 (Facilitación) del Convenio en materia de pasajeros inadmisibles e indocumentados y deportados, a los efectos de mejorar la cooperación para combatir la migración ilegal.
3. De conformidad con los objetivos que anteceden, cada Parte acuerda emitir o aceptar, según el caso, la carta relativa a «documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores» que se establece en el Apéndice 9 b) del Anexo 9, para tomar acciones en virtud de los apartados relevantes del Capítulo 3 del Anexo en materia de incautación de documentos de viaje fraudulentos o falsificados.

## Artículo 11

### *Tasas de usuario*

1. Las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes para aplicarlas en cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justas y razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, toda esas tasas de usuario se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones que no resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra línea aérea en el momento en que las tasas se calculen.
2. Las tasas de usuario impuestas a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar, pero no superar, el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos que las apliquen la provisión de las instalaciones y los servicios del aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la seguridad de la aviación, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario. Dichos costes íntegros podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas se proveerán de manera eficiente y económica.
3. Las Partes promoverán las consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones, y animarán a las autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2. Cada Parte alentará a las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas a que

notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de dichas tasas de usuario, a fin de permitir que estos expresen su opinión antes de que se efectúen las modificaciones.

4. En los procedimientos de solución de controversias regulados en virtud del Artículo 29 (Resolución de controversias), no se considerará que ninguna Parte ha contravenido una disposición del presente Artículo a menos que:

- a) No haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte; o
- b) Con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente Artículo.

5. Los aeropuertos, las aerovías, los servicios de control de tráfico aéreo y navegación aérea, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados que se brinden en el territorio de una de las Partes estarán disponibles para uso por las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier línea aérea dedicada a servicios aéreos internacionales similares cuando se celebren dichos acuerdos de uso.

## Artículo 12

### *Derechos aduaneros*

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una aerolínea designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de su legislación nacional, de las restricciones a las importaciones, los derechos aduaneros, los impuestos espaciales, las tarifas de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios brindados a la llegada con respecto a las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, existencias de consumibles de tipo técnico y los repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones para las aeronaves y otros productos, tales como existencias de boletos impresos, cartas impresas de porte aéreo, todo material impreso que incorpore el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha aerolínea designada, destinados o utilizados únicamente con relación a la operación o al servicio de aeronaves de la aerolínea designada de esa otra Parte que opere los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los artículos que se mencionan en el párrafo 1:

- a) Que se hayan introducido al territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;
- b) Que se encuentren a bordo de la aeronave utilizada por la línea aérea designada de una Parte a su llegada en, o salida del territorio de la otra Parte; o
- c) Que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte al territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la operación de los servicios convenidos;

Independientemente de que dichos artículos se utilicen o consuman totalmente dentro del territorio de la Parte que otorga la exención o no, siempre y cuando la propiedad de dichos artículos no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de las aeronaves así como los materiales y suministros que normalmente se mantienen a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con las normas aduaneras.

## Artículo 13

### *Tributación*

1. Los beneficios de la explotación de la aeronave de una línea aérea designada en el tráfico internacional tributarán únicamente en el territorio de la Parte en donde se encuentre la sede de administración efectiva de esa línea aérea.

2. El capital representado por la aeronave explotada en tráfico internacional por una línea aérea designada y por bienes muebles relacionados con la explotación de dicha aeronave tributarán únicamente en el territorio de la Parte en donde se encuentre la sede de administración efectiva de esa línea aérea.

3. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto de impuestos sobre la renta o el capital entre las Partes, prevalecerán las disposiciones de este último.

## Artículo 14

### *Competencia leal*

Cada línea aérea designada estará en igualdad de oportunidades para operar las rutas que se especifican en el Acuerdo.

## Artículo 15

### *Capacidad*

1. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y la capacidad de transporte aéreo internacional que ofrece en función de las consideraciones comerciales del mercado.
2. Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, requisitos técnicos, operativos o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito de primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasa para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.
4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte que presenten horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos para su aprobación, a menos que así se requiera de forma no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas el párrafo 2 de este Artículo o según lo autorice específicamente un Anexo al presente Acuerdo. Si una Parte solicita dicha presentación con fines informativos, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación que pesen sobre los intermediarios de transporte y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

## Artículo 16

### *Tarifas*

1. Las Partes acuerdan prestar especial atención a las tarifas que puedan ser objetadas por ser infundadamente discriminatorias, injustificadamente altas o restrictivas por abuso de una posición dominante, artificialmente bajas por subvenciones o ayudas directas o indirectas o por ser «predatorias».
2. Cada Parte podrá requerir que se le notifiquen o presenten las tarifas propuestas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. Dicha notificación o presentación se podrá solicitar dentro de un plazo no mayor a treinta (30) días antes de la fecha propuesta de implementación. En casos especiales, este período podrá ser menor.
3. Ninguna de las Partes tomará una acción unilateral para evitar la inauguración de una tarifa propuesta o la continuidad de una tarifa vigente de una línea aérea designada de una de las Partes para el transporte entre los territorios de las Partes.
4. Cualquiera de las Partes podrá emitir expresamente su aprobación a las tarifas resultantes bajo las disposiciones del párrafo 3 que antecede a la(s) línea(s) aérea(s) que presenten las tarifas. Cuando una de las Partes considere que una tarifa entra dentro de las categorías que se describen en el párrafo 1 que antecede, dicha Parte deberá enviar una notificación de disconformidad a la otra Parte tan pronto sea posible y al menos dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de notificación o presentación de la tarifa y podrá acudir a los procedimientos de consulta que se disponen en el párrafo 5 siguiente. Sin embargo, a menos que ambas Partes hayan acordado mutuamente por escrito rechazar las tarifas objeto de dichos procedimientos, estas tarifas serán consideradas aprobadas.
5. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas respecto de cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes por los servicios cubiertos en virtud del presente Acuerdo, incluso cuando la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Tales consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días tras la recepción de la solicitud. Las Partes brindarán su cooperación para proporcionar la información necesaria para resolver razonablemente los asuntos en cuestión. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa que haya sido motivo de una notificación de disconformidad, cada Parte hará todo lo posible para aplicar dicho acuerdo. Si no se llegara a un acuerdo, la tarifa en cuestión entrará en vigor o continuará vigente.



## Artículo 17

### *Salvaguardias*

1. Las Partes acuerdan que las prácticas de las aerolíneas que se describen a continuación pueden ser consideradas posibles prácticas de competencia desleal que pueden ameritar un análisis detallado:
  - a) El cobro de tarifas y fletes por rutas en niveles que, en total, sean insuficientes para cubrir los costos derivados de brindar los servicios correspondientes;
  - b) La suma de capacidad o frecuencia excesivas de servicios;
  - c) Las prácticas en cuestión son sostenidas y no provisorias;
  - d) Las prácticas en cuestión tienen un efecto económico serio o causan perjuicios significativos a otra línea aérea;
  - e) Las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de paralizar, excluir o eliminar a otra línea aérea del mercado; y
  - f) Un comportamiento que indique abuso de la posición dominante en la ruta.
2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que la operación o las operaciones que la línea aérea designada de la otra Parte pretende llevar a cabo pueden constituir un comportamiento de competencia desleal de acuerdo con los indicadores que se detallan en el párrafo 1 del presente Artículo, podrán solicitar la celebración de consultas en virtud del Artículo 28 (Consultas) del presente Acuerdo con vistas a resolver la situación. Dicha solicitud se presentará acompañada de una notificación que incluya los motivos de tal solicitud y la consulta comenzará dentro de los quince (15) días después del recibo de la solicitud.
3. Si las Partes no llegaran a resolver el problema a través de las consultas, cualquiera de las Partes podrá apelar al mecanismo de resolución de controversias que se prevé en el Artículo 29 (Solución de controversias) del presente Acuerdo para resolver la controversia.

## Artículo 18

### *Conversión de divisas y remesa de ganancias*

Cada una de las Partes permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte, previa solicitud, convertir y transferir al extranjero, al Estado de elección de la(s) línea(s) aérea(s) todos los ingresos locales derivados de la venta de servicios de transporte aéreo y actividades asociadas relacionadas directamente con el transporte aéreo que superen las sumas desembolsadas localmente, permitiendo la conversión y la remesa sin tardanza, sin restricciones, discriminación o tributación por ese concepto, al tipo de cambio vigente en la fecha de solicitud de conversión y remesa.

## Artículo 19

### *Venta y comercialización de productos de servicios aéreos*

1. Cada una de las Partes concederá a las líneas aéreas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio, directamente o a través de agentes u otros intermediarios elegidos por la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas, tanto on-line como off-line.
2. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas libremente convertibles de otros países y cualquier persona podrá comprar dicho transporte en las monedas que esa línea aérea acepte.

## Artículo 20

### *Personal extranjero y acceso a servicios locales*

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte que:

- a) Introduzcan en su territorio y mantengan empleados extranjeros que realicen tareas administrativas, comerciales, técnicas, operativas y otras tareas técnicas especializadas que se requieran para la prestación de los servicios de transporte aéreo, en cumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte receptora en materia de entrada, residencia y empleo; y
- b) Utilicen los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que opere en su territorio y esté autorizada para brindar dichos servicios.

## Artículo 21

### *Cambio de aeronave*

En cualquier segmento o segmentos de las rutas acordadas, una línea aérea designada podrá llevar adelante el transporte aéreo internacional sin limitaciones en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o el número de aeronave operada, siempre y cuando el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que tiene la línea aérea designada y, en dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

## Artículo 22

### *Asistencia en tierra*

1. Cada Parte autorizará a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte, a opción de cada línea aérea, para:
  - a) Realizar sus propios servicios de asistencia en tierra («autoasistencia»);
  - b) Utilizar otro(s) transportista(s) aéreo(s);
  - c) Asociarse con otros para conformar una entidad prestadora de servicios; y/o
  - d) Seleccionar entre los prestadores de servicios de la competencia.
2. Un transportista aéreo podrá elegir libremente entre las alternativas disponibles y combinar o cambiar su opción, excepto cuando sea demostrablemente impracticable y también cuando esté limitado por consideraciones pertinentes en materia de seguridad y protección y, con la excepción de la autoasistencia mencionada en el anterior apartado a), por la escala de las operaciones aeroportuarias que sean muy pequeñas para mantener proveedores competitivos.
3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar que al/a los transportista(s) aéreo(s) de la otra Parte les apliquen unos precios razonables basados en los costes y tengan un tratamiento justo e igualitario.

## Artículo 23

### *Acuerdos de cooperación*

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea de una Parte podrá concertar acuerdos de cooperación tales como acuerdos de empresa conjunta, de reserva de capacidad o de código compartido con:
  - a) Una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
  - b) Una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
  - c) Un prestador de transporte de superficie de cualquier país;siempre y cuando todas las líneas aéreas en tales acuerdos 1) tengan la autorización necesaria y 2) cumplan los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos.
2. Las Partes acuerdan tomar las acciones necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos respecto de los vuelos con código compartido que operen hacia o desde su territorio y que, como mínimo los pasajeros reciban la información necesaria de las siguientes formas:
  - a) verbalmente y, de ser posible, por escrito al momento de reserva;
  - b) en forma escrita, en el boleto mismo y/o (de no ser posible), en el documento de itinerario que acompaña el boleto o en cualquier otro documento sustituto del boleto, como una confirmación escrita – incluyendo información de contacto en caso de que surja un problema y una indicación clara de cuál línea aérea es responsable en caso de daño o accidente; y
  - c) verbalmente otra vez, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.
3. Las líneas aéreas deberán solicitar la aprobación de cualquier acuerdo de cooperación propuesto ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos treinta (30) días antes de la introducción propuesta.

## Artículo 24

### *Arrendamiento*

1. Cualquiera de las Partes podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

2. Con sujeción al párrafo 1 de este Artículo, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de cualquier otra línea aérea, a condición de que todas las partes de dichos acuerdos tengan la autorización adecuada y reúnan los requisitos pertinentes de dichos acuerdos.

## Artículo 25

### *Servicios intermodales*

No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de ambas Partes utilizar, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de las Partes, o de terceros países, incluido el transporte hasta y desde cualesquiera aeropuertos con servicios de aduanas, e incluido, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie es operado por otras líneas aéreas o por prestadores indirectos de servicios de transporte de carga. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

## Artículo 26

### *Estadísticas*

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán, a solicitud, estadísticas periódicas o información similar asociada con el tráfico operado en virtud de los servicios acordados.

## Artículo 27

### *Aprobación de horarios*

1. La línea aérea designada de cada Parte presentará sus horarios previstos de vuelo a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte para su aprobación al menos quince (15) días antes del inicio de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.
2. Para los vuelos complementarios que la línea aérea designada de una de las Partes desee operar en los servicios acordados fuera de los horarios aprobados, dicha línea aérea deberá solicitar previamente el permiso de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes serán normalmente presentadas al menos dos (2) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

## Artículo 28

### *Consultas*

1. Cada una de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consulta sobre la interpretación, la aplicación, la implementación o la enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Dichas consultas, que podrán realizarse mediante reuniones de discusión o por correspondencia, se iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, a menos que las Partes hayan convenido lo contrario.

## Artículo 29

### *Solución de controversias*

1. Cualquier controversia que pueda surgir entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes intentarán solucionarla mediante consultas y negociación.
2. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, la controversia podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes, ser sometida a arbitraje según los procedimientos que se establecen a continuación.
3. El arbitraje será conducido por un tribunal compuesto por tres árbitros, cada una de las Partes designará un árbitro y el tercero será designado por los dos árbitros así elegidos, siempre y cuando dicho tercer árbitro no sea un nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte designará a un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recepción por una de las Partes de una nota diplomática en donde se soli-

cite el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será acordado dentro de otro período de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes no designa su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no se acuerda la designación del tercer árbitro dentro del período indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe a uno o más árbitros. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente con mayor antigüedad – que no quede descalificado por la misma causa – hará el nombramiento.

4. El tribunal de arbitraje establecerá su propio procedimiento.

5. El laudo del tribunal será vinculante para las Partes.

6. Cada una de las Partes correrá con los gastos del árbitro nombrado por ella. Los demás gastos del tribunal serán compartidos en partes iguales por las Partes, incluyendo los gastos incurridos por el Presidente del Consejo de la OACI para implementar los procedimientos que se dictan en el párrafo 3 del presente Artículo.

7. Si una de las Partes no cumple cualquier decisión emitida bajo el párrafo 3 del presente Artículo, la otra Parte podrá limitar, retener o revocar cualquier de los derechos o privilegios otorgados por ella en virtud del presente Acuerdo a la Parte en infracción o a la línea aérea o líneas aéreas designadas en infracción.

#### Artículo 30

##### *Enmiendas*

1. Cada una de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas a la otra Parte a los efectos de enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos. Dichas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días desde la fecha de recibo de dicha solicitud. Dichas consultas se llevarán adelante a través de reuniones de discusión o correspondencia.

2. Toda enmienda del presente Acuerdo deberá ser acordada entre las Partes y entrará en vigor en la fecha en la cual las Partes hayan informado a la otra por escrito sobre el perfeccionamiento de los respectivos requisitos constitucionales.

#### Artículo 31

##### *Acuerdos multilaterales*

Si ambas Partes suscriben un acuerdo multilateral que verse sobre los asuntos previstos en el presente Acuerdo, deberán consultar para determinar si se debe modificar el presente Acuerdo tomando en cuenta el acuerdo multilateral.

#### Artículo 32

##### *Terminación*

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra por escrito, por vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo terminará en la medianoche del décimo segundo mes posterior a la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo antes de concluir dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

#### Artículo 33

##### *Registro ante la OACI*

El presente Acuerdo y cualquiera de sus enmiendas serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo 34

##### *Aplicabilidad del Acuerdo*

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo tendrá aplicación únicamente en Curazao.

## Artículo 35

### *Entrada en vigor*

El presente Acuerdo entrará 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.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos han firmado el presente Acuerdo.

HECHO por duplicado en la ciudad de Panamá, el 11 de abril 2015, en inglés, neerlandés y español. Cada una de las versiones es igualmente auténtica. En caso de divergencia en la interpretación del presente Acuerdo, prevalecerá la versión en inglés.

*Por el Reino de los Países Bajos, respecto de Curazao:*

JOSÉ M.N. JARDIM

*Por la República de Panamá:*

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

---

### **Anexo I**

#### **Cuadro de Rutas**

- A. Rutas que habrá(n) de operar la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de Panamá:
  - 1. Desde cualquier punto anterior a la Parte A a través de la Parte A y desde puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en la Parte B y más allá.
  - 2. Para servicio(s) exclusivo(s) de carga entre la Parte B y cualquier punto o puntos.
- B. Rutas que habrá(n) de operar la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de Curazao:
  - 1. Desde cualquier punto anterior a la Parte B a través de la Parte B y desde puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en la Parte A y más allá.
  - 2. Para servicio(s) exclusivo(s) de carga entre la Parte A y cualquier punto o puntos.

#### *Sección 2 Flexibilidad operacional*

Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán, en cualquiera de los vuelos o en todos ellos y a su elección:

- 1. operar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;
- 2. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- 3. prestar servicios a puntos intermedios y puntos más allá en los territorios de las Partes en cualquier combinación de rutas y en cualquier orden;
- 4. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- 5. transferir tráfico (incluyendo operaciones de código compartido) desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
- 6. prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, sin restricciones de dirección o geográficas y sin pérdida de ningún derecho de transportar tráfico que de otra manera estuviera permitido en virtud del presente Acuerdo, a condición de que (con la excepción de los servicios exclusivos de carga) los servicios se originen en un punto del territorio de la Parte que designa a las líneas aéreas.

---

### **Anexo II**

#### **Operaciones no regulares / Chárter**

- 1. Las líneas aéreas designadas de una Parte estarán facultadas, según los términos de su designación y del Cuadro de Rutas del Anexo I, para realizar transporte aéreo no regulare hacia y desde cualquier punto o puntos dentro del territorio de la otra Parte, ya sea directamente o con escalas, para el transporte de ida o

de ida y vuelta de cualquier tipo de tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea. También se permitirá la realización de vuelos chárter a múltiples destinos. Asimismo, las líneas aéreas designadas de una de las Partes podrán operar vuelos chárter con tráfico proveniente o con destino al territorio de la otra Parte.

2. Cada línea aérea designada que lleve adelante el transporte aéreo en virtud de la presente disposición cumplirá con las leyes, reglamentos y reglas de la Parte en cuyo territorio se origina el tráfico, ya sea un tráfico de ida o de ida y vuelta, que dicha Parte especifique ahora o en el futuro para dicho transporte.

---

### Anexo III

#### Servicios aéreos de carga

Cada línea aérea designada dedicada al transporte internacional de carga

- a) recibirá un tratamiento no discriminatorio respecto del acceso a las instalaciones de despacho de la carga, asistencia, almacenamiento y facilitación;
- b) podrá usar y/u operar directamente otros medios de transporte;
- c) podrá utilizar aeronaves arrendadas siempre y cuando dicha operación cumpla con las normas de seguridad y protección que se aplican a las demás aeronaves de las líneas aéreas designadas;
- d) podrá celebrar acuerdos de cooperación con otras empresas de transporte aéreo incluyendo, entre otros, código compartido, reserva de capacidad e interlíneas; y
- e) podrá decidir sobre sus propias tarifas de carga que deberán ser presentadas ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Además de los derechos que se otorgan en el párrafo a) que antecede, cada línea aérea designada que se dedique al transporte exclusivo de carga como servicios regulares o no regulares podrá brindar dicho servicios hacia y desde el territorio de cada una de las Partes sin restricciones en cuanto a la frecuencia, la capacidad, el itinerario, el tipo de aeronave y el origen o destino de la carga.

---

#### 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 35 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 : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijk gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;  
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 41
- Titel : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan;  
Montreal, 1 maart 1991
- Tekst : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 34

Uitgegeven de *eerste* juni 2015.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS