

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

JAARGANG 2018 Nr. 80

---

## A. TITEL

*Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, en de Republiek Colombia, met Bijlage;  
Bogotá, 5 juni 2018*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013014 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

### **Luchtvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, en de Republiek Colombia**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba,

en

de Republiek Colombia, hierna te noemen „de partijen“;

Overwegend dat de Republiek Colombia en het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, lid zijn van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), zijnde partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago werd opengesteld voor ondertekening;

Geleid door de wens in aanvulling op genoemd Verdrag van Chicago een luchtvaartverdrag te sluiten;

Erkendend dat de doelstelling van dit Verdrag de bevordering is van de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen beide grondgebieden, zodanig dat de economische en commerciële ontwikkeling van beide partijen wordt gestimuleerd, door conform het bepaalde in artikel 44 van het Verdrag van Chicago billijke en gelijke kansen te scheppen voor het exploiteren van internationale luchtvaartmaatschappijen;

Met het oog op de bevordering van hun belangen in het internationaal luchtverkeer;

De richtlijnen voor de ontwikkeling van het internationale luchtvervoer volgend van ICAO;

Geleid door de wens de hoogste graad van beveiliging en veiligheid te waarborgen in het internationale luchtverkeer;

Zijn het volgende overeengekomen:

#### Artikel 1

##### *Begripsomschrijvingen*

Tenzij anders wordt aangegeven, geldt voor de toepassing van dit Verdrag dat:

- a. onder „Verdrag van Chicago“ wordt 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 van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen voor beide partijen in werking zijn getreden;
- b. onder „Verdrag“ wordt verstaan dit Verdrag inzake luchtvervoer, de Bijlage en de wijzigingen in het Verdrag of de Bijlage; de Bijlage vormt een integrerend onderdeel van het Verdrag en iedere verwijzing naar het Verdrag wordt geacht ook betrekking te hebben op de Bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald;

- c. onder „luchtvaartautoriteit” wordt verstaan wat het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van Aruba betreft, het Departement voor Burgerluchtvaart van Aruba; wat de Republiek Colombia betreft, de Speciale Bestuurs eenheid voor Burgerluchtvaart (U.A.E.A.C); of, in beide gevallen, elke andere instantie of persoon die bevoegd is de functies te vervullen die door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij die door een partij, bij schriftelijke kennisgeving aan de andere partij, is aangewezen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven routes, en waaraan door de andere partij de desbetreffende vergunningen zijn verleend in overeenstemming met artikel 2 (Verlening van rechten) van dit Verdrag;
- e. „grondgebied”, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Aruba, en de Republiek Colombia betreft, de betekenis heeft die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;
- f. de termen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing voor niet-commerciële doeleinden” de betekenis hebben die aan elk daarvan in Artikel 96 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;
- g. onder „internationaal luchtvervoer” wordt verstaan het vervoer door de lucht van personen, bagage, vracht en post, die op het grondgebied van de ene staat aan boord komen met een bestemming in een andere staat;
- h. onder „luchtvrachtdienst” wordt verstaan elke luchtdienst met een luchtvaartuig, uitsluitend bestemd voor openbaar vervoer van vracht en post;
- i. onder „capaciteit” wordt verstaan het aantal in het kader van het Verdrag geleverde diensten, in het algemeen gemeten aan de hand van het aantal vluchten (frequenties) of van het aantal zitplaatsen of tonnen vracht die gedurende een bepaalde periode, zoals dagelijks, wekelijks, per seizoen of jaarlijks, wordt aangeboden op een markt (stedenpaar of van land naar land) of op een route;
- j. onder „tarief” wordt verstaan de voor het vervoer van passagiers, bagage of vracht in rekening te brengen prijs alsmede de voor de toepassing van de vervoersprijs geldende voorwaarden of regels, al naar gelang de aard van de aangeboden diensten, met uitzondering van de vergoeding en overige voorwaarden inzake het vervoer van post;
- k. onder „directe doorreis” wordt verstaan aankomst op en vertrek van hetzelfde punt (dat wil zeggen doorreizen via genoemd punt) als onderdeel van een doorgaande beweging met één biljet zonder stopover, aan boord van hetzelfde luchtvaartuig of een ander luchtvaartuig met dezelfde luchtvaartmaatschappijcode en hetzelfde vluchtnummer.

## Artikel 2

### *Verlening van Rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij de in dit Verdrag gespecificeerde rechten voor het vestigen en onderhouden van internationale luchtdiensten door hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de in de Bijlage omschreven routes. Genoemde diensten en routes worden aangeduid als „overeengekomen diensten” respectievelijk „routetabel”.
2. Met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij de volgende rechten uitoefenen:
  - a. het recht zonder te landen over het grondgebied van de andere partij te vliegen;
  - b. het recht tussenlandingen te maken op het grondgebied van de andere partij voor niet-commerciële doeleinden; en
  - c. tussenlandingen te maken voor commerciële doeleinden, op de omschreven routes en met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag, voor het internationaal vervoer van passagiers, respectievelijk het laden en lossen van bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd;
  - d. de overige in dit Verdrag gespecificeerde rechten.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene partij hebben het recht op gebruik van alle luchtroutes, vliegvelden en overige faciliteiten op het grondgebied van de andere partij op basis van non-discriminatie.
4. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen krachtens artikel 3 (Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten die gespecificeerd zijn in het tweede lid, onderdeel a en b, van dit artikel.
5. Geen van de bepalingen van het tweede lid van dit artikel wordt geacht een luchtvaartmaatschappij van de ene partij het recht te verlenen om op het grondgebied van de andere partij passagiers en/of vracht, waaronder begrepen post, aan boord te nemen om die tegen vergoeding of op verhuurbasis te vervoeren naar een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

## Artikel 3

### *Aanwijzing van Luchtvaartmaatschappijen*

1. Elke partij heeft het recht, bij schriftelijke notawisseling tussen de luchtvaartautoriteiten, aan de andere partij een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de in dit Verdrag omschreven routes.
2. Na ontvangst van bedoelde aanwijzing en van het verzoek van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op de voor de exploitatievergunning voorgeschreven vorm en wijze, verleent elke partij met een minimum aan formaliteiten de desbetreffende exploitatievergunning op voorwaarde dat:
  - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging en haar werkelijke en feitelijke zetel heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
  - b. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst daadwerkelijk toezicht houdt en handhaaft op haar naleving van de regelgeving;
  - c. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst voldoet aan de bepalingen van artikel 7 (Operationele veiligheid) en artikel 8 (Veiligheid van de luchtvaart); en
  - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan overige in de wet- en regelgeving gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer.
3. Voor de vaststelling van de vestigingsplaats van het hoofdkantoor worden factoren in aanmerking genomen als: de luchtvaartmaatschappij is gevestigd en opgericht op het grondgebied van de aanwijzende partij conform de desbetreffende nationale wet- en regelgeving; een aanzienlijk deel van haar operaties en kapitaalinvesteringen zijn gedaan in fysieke inrichtingen op het grondgebied van de aanwijzende partij; haar luchtvaartuigen zijn geregistreerd en hebben hun thuishaven op dat grondgebied; en zij stelt een aanzienlijk aantal onderdanen te werk in leidinggevende, technische en operationele functies.
4. Voor de vaststelling van daadwerkelijk toezicht op naleving van de regelgeving dienen elementen in aanmerking te worden genomen als: de luchtvaartmaatschappij beschikt over een geldige licentie of exploitatievergunning, afgegeven door de aanwijzende luchtvaartautoriteit, zoals een Bewijs luchtvaartexploitant (AOC); zij voldoet aan de door de aanwijzende partij gestelde criteria voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, zoals bewijs van bekwaamheid om te voldoen aan de vereisten van het algemeen belang en aan haar uit de garantie op de diensten voortvloeiende verplichtingen; en de aanwijzende partij beschikt over en handhaaft programma's ter toezicht op de operationele veiligheid en de veiligheid van de luchtvaart die voldoen aan de normen van ICAO.

## Artikel 4

### *Intrekking, Schorsing of Beperking van de Vergunning*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke partij hebben het recht de in artikel 3 (Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen) van dit Verdrag genoemde vergunningen aan een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken of te schorsen of daaraan, al dan niet tijdelijk, voorwaarden te stellen:
  - a. wanneer zij van oordeel zijn dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet haar hoofdvestiging en werkelijke en feitelijke zetel heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
  - b. wanneer zij van oordeel zijn dat de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst geen daadwerkelijk toezicht houdt en handhaaft op de naleving van de regelgeving door de luchtvaartmaatschappij;
  - c. wanneer zij van oordeel zijn dat de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst niet voldoet aan de bepalingen van artikel 7 (Operationele veiligheid) en artikel 8 (Veiligheid van de luchtvaart); en
  - d. wanneer genoemde aangewezen luchtvaartmaatschappij niet gekwalificeerd is om te voldoen aan andere door de partij die de aanwijzing ontvangt, krachtens gewoonlijk op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wet- en regelgeving, gestelde voorwaarden.
2. In het geval dat onmiddellijke maatregelen ter voorkoming van schending van eerder genoemde wet- en regelgeving geboden zijn of dat de operationele veiligheid of de veiligheid van de luchtvaart maatregelen vereist conform het bepaalde in artikel 7 (Operationele veiligheid) of artikel 8 (Veiligheid van de luchtvaart), worden de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten slechts uitgeoefend na overleg door de luchtvaartautoriteiten conform artikel 27 (Overleg en wijzigingen) van dit Verdrag.

## Artikel 5

### *Toepasselijkheid van Wet- en Regelgeving*

1. De wet- en regelgeving van de ene partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen terwijl zij zich op dat grondgebied bevinden, zijn van toe-

passing op de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en worden door die luchtvaartuigen nageleefd bij hun binnenkomst, vertrek en verblijf op het grondgebied van de eerste partij.

2. De wet- en regelgeving van de ene partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf, doorreis of vertrek uit haar grondgebied door passagiers, bemanningen, vracht en post, zoals die betreffende formaliteiten bij binnenkomst en vertrek, emigratie en immigratie, douane, contant geld, gezondheids- en quarantainemaatregelen, dient te worden toegepast op de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij vervoerde passagiers, bemanning, vracht en post, zolang zij op het grondgebied van eerstgenoemde partij verblijven.

3. Bij de toepassing van genoemde wet- en regelgeving worden door de partijen – onder vergelijkbare omstandigheden – de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij niet minder gunstig behandeld dan hun eigen luchtvaartmaatschappijen of elke andere luchtvaartmaatschappij die identieke internationale luchtdiensten levert.

## Artikel 6

### *Erkenning van Bewijzen en Vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn afgegeven of gelijkgesteld en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de vereisten voor de afgifte of voor de gelijkstelling van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.

2. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen, aan haar eigen onderdanen door de andere partij afgegeven of gelijkgesteld, voor vluchten boven haar eigen grondgebied of voor landingen daarop te weigeren.

## Artikel 7

### *Operationele Veiligheid*

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen met betrekking tot vliegtechnische installaties en diensten, bemanning, luchtvaartuigen en hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na de indiening van dat verzoek.

2. Indien een partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op de in het eerste lid van dit artikel bedoelde gebieden niet op doeltreffende wijze operationele veiligheidsnormen handhaaft en toepast die voldoen aan de krachtens het Verdrag van Chicago geldende normen, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij in kennis daarvan alsmede van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan de normen van de ICAO. De andere partij dient alsdan passende corrigerende maatregelen te nemen binnen een overeengekomen termijn.

3. Conform artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van deze partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago beoogt die inspectie de controle van de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig, van de vergunningen van zijn bemanning alsmede te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de geldende normen, vastgesteld ter uitvoering van het Verdrag van Chicago.

4. Indien onverwijld ingrijpen is geboden voor het waarborgen van de operationele veiligheid van een luchtvaartmaatschappij, behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen.

5. Een door een partij conform het vierde lid van dit artikel getroffen maatregel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

6. Indien, met betrekking tot het tweede lid van dit artikel, wordt vastgesteld dat een partij na afloop van de overeengekomen termijn nog steeds niet voldoet aan de ICAO-normen, zou dit feit ter kennis gebracht dienen te worden van de Secretaris-Generaal van de ICAO. Een bevredigende oplossing van deze situatie dient eveneens ter kennis van laatstgenoemde te worden gebracht.

7. Een partij treft geen daadwerkelijke maatregelen bestaande uit weigering, intrekking of schorsing van, dan wel het stellen van nadere voorwaarden aan vergunningen verleend aan een of meer door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, voor zover bedoelde luchtvaartmaatschappijen ten genoegen van de autoriteiten van de eerste partij aantonen dat zij voldoen aan de internationale standaarden die de veiligheid van hun operaties waarborgen, zulks door middel van internationale certificeringen inzake operationele veiligheid, vastgesteld door de ICAO.

## Artikel 8

### *Veiligheid van de Luchtvaart*

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de partijen 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 Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, alsmede elk ander multilateraal verdrag inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart waartoe de partijen toetreden.

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

3. De partijen handelen in overeenstemming met de normen voor de veiligheid van de luchtvaart en de aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, mits die normen op de partijen van toepassing zijn. Zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart. Derhalve dient elke partij de andere partij te informeren omtrent iedere afwijking in haar normen en interne werkwijzen van de luchtvaartveiligheidsnormen, vervat in de in dit lid genoemde Bijlagen. Elke partij kan te allen tijde de andere partij om onmiddellijk overleg vragen ter bespreking van zodanige afwijkingen.

4. Passagiers, bagage en vracht in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen, die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, indien dat aangewezen wordt geacht, onderworpen aan een vereenvoudigde controle, onverminderd de maatregelen die getroffen kunnen worden ter voorkoming of verhindering van misdrijven tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart. De uitrusting en de vracht in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

5. Elk van de partijen bevestigt dat zij verdragsluitende staat is bij het Verdrag van Chicago en van de instrumenten ter bescherming van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden in het kader van Bijlage 17 (Veiligheid – Bescherming van de internationale burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen) bij het Verdrag van Chicago en dat zij de normen van genoemde Bijlage toepast op alle internationale vluchten. Derhalve wordt er voor de doorreizende of overstappende passagiers en hun bagage gezorgd voor permanente procedures die waarborgen dat zij deugdelijk geïnspecteerd worden op het vertrekpunt, vanaf het inspectiepunt op de luchthaven van vertrek tot het aan boord gaan van het vertrekkende luchtvaartuig, op de luchthaven van overstappen, zoals gesteld onder 4.4.2. van Bijlage 17 van het Verdrag van Chicago en de wijzigingen daarvan.

6. Elke partij stemt er mee in dat zij van haar exploitanten mag verlangen dat zij voldoen aan de in het derde lid van dit artikel genoemde bepalingen op het gebied van luchtvaartveiligheid, alsmede aan die verlangd door de andere partij met betrekking tot binnenkomst en verblijf op, en vertrek uit, haar grondgebied. Elke partij ziet er op toe dat, op haar grondgebied, effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers, bemanningen, bagage en handbagage, alsmede lading, post en boordproviand van de luchtvaartuigen, voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan van de passagiers of lading. Elke partij neemt tevens een verzoek van de andere partij in welwillende overweging om binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden.

7. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen,

de passagiers en bemanning daarvan, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en op veilige wijze aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

8. Elke partij neemt een verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, zo veel mogelijk in welwillende overweging.

## Artikel 9

### *Gebruikersheffingen*

1. Geen van de partijen legt de door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen heffingen op, of staat toe dat zulks gebeurt, hoger dan die welke worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen, die vergelijkbare internationale diensten onderhouden.

2. Elke partij moedigt overleg inzake gebruikersheffingen aan tussen haar bevoegde heffingsautoriteiten, of de verlener van luchthaven- of luchtvaartnavigatiediensten, en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de door die autoriteiten of dienstverleners geboden voorzieningen en diensten, zo mogelijk door tussenkoms van voor genoemde luchtvaartmaatschappijen representatieve organisaties.

3. De gebruikers dienen binnen een redelijke termijn in kennis te worden gesteld over voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden. Voorts moedigt elke partij haar bevoegde heffingsautoriteiten of dienstverleners en bedoelde gebruikers aan relevante informatie uit te wisselen met betrekking tot de aan gebruikers opgelegde heffingen.

## Artikel 10

### *Douanerechten*

1. Op basis van wederkerigheid stelt elke partij de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, zo veel als in overeenstemming met haar nationale wetgeving mogelijk is, vrij van importrestricties, douanerechten, verbruiksbelastingen, inspectiekosten en andere nationale rechten en heffingen die niet zijn gebaseerd op de kosten van bij aankomst geleverde diensten, met betrekking tot de luchtvaartuigen, brandstoffen, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, reserveonderdelen inclusief motoren, normale boorduitrustingsstukken, boordproviand en andere goederen zoals de lijst van gedrukte tickets, luchtvaartgidsen, elk ander drukwerk dat het insigne van de maatschappij draagt en het gebruikelijke promotiemateriaal dat bedoeld is om gratis uit te delen en dat, al dan niet exclusief, bestemd is voor gebruik tijdens de exploitatie van of dienstverlening door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die andere partij die de overeengekomen diensten exploiteert.

2. De op grond van dit artikel verleende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde elementen:

- a. op het grondgebied van de ene partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij binnengebrachte goederen;
- b. aan boord van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij, bij aankomst op of vertrek van het grondgebied van de andere partij, aanwezige goederen; of
- c. op het grondgebied van de ene partij aan boord van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij gebrachte goederen, bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten,

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

3. Normale boorduitrustingsstukken, evenals andere goederen en voorraden die normaal aanwezig zijn aan boord van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide partijen, kunnen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat deze weer worden uitgevoerd of anderszins overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 11

### *Belastingen*

Op belastinggebied geldt het bepaalde in de wetgeving van elk van beide partijen.

Indien tussen de partijen een verdrag bestaat ter vermijding van dubbele belasting op inkomen en kapitaal, prevaleren de bepalingen van dat verdrag.

## Artikel 12

### *Tarieven*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
  - a. het voorkomen van ongerechtvaardigd discriminerende tarieven of praktijken;
  - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
  - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of onrechtstreekse overheids subsidie of -steun.
2. Elk van de partijen kan van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kennisgeving aan of aanmelding bij haar luchtvaartautoriteiten verlangen van de voor vluchten naar of vanuit haar grondgebied in rekening te brengen tarieven. Zodanige kennisgeving of aanmelding door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan niet eerder dan op het tijdstip van eerste aanbieding van een tarief worden verlangd.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt voorgesteld of berekend door: (i) een luchtvaartmaatschappij van enige partij voor het internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen; of (ii) een luchtvaartmaatschappij van een partij voor het internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere partij en enig ander land, in beide gevallen met inbegrip van het vervoer dat door maatschappijen wordt gedeeld of dat binnen dezelfde maatschappij wordt uitgevoerd. Indien een van de partijen van mening is dat enig tarief strijdig is met het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, dient zij ten spoedigste om overleg te verzoeken en de andere partij in kennis te brengen van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek, en de partijen werken samen bij het verkrijgen van informatie ten behoeve van een onderbouwde oplossing voor de kwestie. Indien de partijen een akkoord bereiken met betrekking tot het tarief dat aanleiding was tot de mededeling van ongenoegen, zet elke partij zich naar beste krachten in voor de uitvoering van dat akkoord. Bij gebreke aan zodanig akkoord wordt of blijft het tarief van kracht.

## Artikel 13

### *Capaciteit*

1. De aan het publiek aangeboden luchtvervoersdiensten dienen nauw gerelateerd te zijn aan de behoeften van het publiek dienaangaande.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld elk van de overeengekomen routes tussen de grondgebieden van beide partijen te exploiteren.
3. Elke partij houdt rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, ter voorkoming dat deze benadeeld worden bij het aanbieden van de in dit Verdrag voorziene diensten.
4. De door een aangewezen luchtvaartmaatschappij krachtens dit Verdrag aangeboden diensten hebben als belangrijkste doel het voorzien in een aan de vervoersvraag aangepaste capaciteit conform de overeengekomen routetabellen.
5. De partijen treden in overleg zodra een van hen verzoekt om herziening van de krachtens dit Verdrag aangeboden capaciteit teneinde de toepassing van de desbetreffende uitgangspunten van het Verdrag veilig te stellen die gelden voor de verlening van diensten, een en ander conform het bepaalde in artikel 27 (Overleg en Wijzigingen) van dit Verdrag.

## Artikel 14

### *Mededingingswetgeving*

1. De partijen verstrekken elkaar informatie met betrekking tot hun wetgeving, beleid en praktijken op mededingingsterrein of van wijzigingen daarin, alsmede de concrete doelen die daarmee beoogd worden, die van invloed kunnen zijn op de exploitatie van luchtvervoersdiensten conform dit Verdrag en vermelden de met de toepassing daarvan belaste autoriteiten.

2. Voor zoveel hun eigen wet- en regelgeving dat toestaat, verlenen de partijen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij bijstand door aan te geven of een bepaalde door een luchtvaartmaatschappij voorgenomen praktijk strijdig is met haar wetten, beleid en praktijken op mededingingssterrein.

#### Artikel 15

##### *Beginsel van Wederzijdse Non-discriminatie*

De partijen verstaan dat dit Verdrag gebaseerd is op het beginsel van wederzijdse non-discriminatie, in die zin dat elke partij de andere partij een gelijke, gelijkwaardige en non-discriminerende behandeling verleent ten aanzien van de door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in het bijzonder met betrekking tot de in dit Verdrag vastgelegde rechten en plichten, daaronder begrepen, maar niet beperkt tot, heffingen, tarieven, prijzen, commerciële mogelijkheden, veiligheid, gebruik van luchthavens, toewijzing van slots en uitoefening van in dit Verdrag overeengekomen verkeersrechten. Voorts verplichten de partijen zich geen belastingheffingen voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te creëren, verhogen of eenzijdig op hen toe te passen, waarbij voorafgaande instemming van de andere partij vereist is voor het creëren, verhogen of eenzijdig toepassen van belastingheffingen.

#### Artikel 16

##### *Valutaconversie en Overmaking van Inkomsten*

Op basis van wederkerigheid staat elke partij de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op verzoek, toe alle lokale inkomsten voortvloeiend uit de verkoop van luchtverkeersdiensten en aanverwante rechtstreeks aan het luchtvervoer verbonden diensten, die de lokaal gedane uitgaven overtreffen, te converteren en over te maken naar het buitenland, naar een door hen te kiezen staat, waarbij een vlotte omrekening en overboeking mogelijk wordt gemaakt, zonder restricties, discriminatie of belastingheffing over die bedragen, tegen de op de dag van het verzoek om conversie en overmaking geldende wisselkoers. Indien overmakingen tussen de partijen geregeld zijn in een afzonderlijk verdrag, vinden zij in overeenstemming daarmee plaats.

#### Artikel 17

##### *Verkoop en Promotie van Luchtvervoersdiensten*

Elke partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht om op haar grondgebied internationale luchtvervoersdiensten en aanverwante diensten te verkopen en op de markt te brengen (rechtstreeks of via agenten of andere tussenpersonen, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij), inbegrepen het recht om zowel online als offline kantoren te vestigen. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag dit vervoer verkopen en iedere persoon heeft de vrijheid dat te kopen in de valuta van bedoeld grondgebied of in vrij converteerbare valuta, conform de bij iedere partij geldende voorschriften ter zake van deviezen.

#### Artikel 18

##### *Buitenlands Personeel en Toegang tot Lokale Diensten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij hebben, op basis van wederkerigheid, het recht om hun vertegenwoordigers en het, in verband met het verzorgen van de overeengekomen diensten benodigde commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij.

2. In deze personeelsbehoefte kan, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een partij, worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De vertegenwoordigers en het personeel zijn onderworpen aan de geldende wet- en regelgeving van de andere partij en voldoen aan de eisen van genoemde wet- en regelgeving:

- a. Elke partij verstrekt, op basis van wederkerigheid en op de kortst mogelijke termijn, de voor de in het eerste lid van dit artikel genoemde vertegenwoordigers en personeel benodigde werkvergunningen, bezoekersvisa of andere soortgelijke documenten; en
- b. Beide partijen faciliteren en verstrekken de nodige werkvergunningen voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten verricht die de negentig (90) dagen niet overschrijden.



## Artikel 19

### *Operationele Flexibiliteit*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan voor de exploitatie van de uit hoofde van dit Verdrag toegestane diensten haar eigen luchtvaartuigen gebruiken of luchtvaartuigen die zijn geleased, geharterd of uitgewisseld via een overeengekomen contract tussen luchtvaartmaatschappijen (van beide partijen of derde landen), onder naleving van de wet- en regelgeving van elke partij en van het Protocol inzake wijziging van het Verdrag van Chicago, welk contract voorgelegd dient te worden aan de autoriteiten van beide partijen die, indien van toepassing, voorts een specifiek akkoord of memorandum dienen te sluiten waarin de voorwaarden voor de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de operationele veiligheid worden vastgesteld op de door het ICAO voorziene wijze.
2. Onverminderd het eerste lid van dit artikel kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen gebruikmaken van geleasede luchtvaartuigen (of luchtvaartuigen en bemanning) van een andere onderneming, mits dit er niet toe leidt dat een leasende luchtvaartmaatschappij verkeersrechten uitoefent waarover zij niet beschikt volgens het beleid en de richtlijnen van elke partij.
3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan, op elke vlucht van de overeengekomen diensten en naar eigen goeddunken, van luchtvaartuig wisselen op het grondgebied van de andere partij of op elk punt van de omschreven routes.
4. Bij verandering van luchtvaartuig of bij het om- en overladen van vracht kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleasede uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten in het kader van commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.
5. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.
6. Voor lijnvluchten met uitsluitend vracht komen de partijen overeen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vrij te stellen van de verplichting zich aan de dienstregeling te houden, mits zulks geen verstoring inhoudt van de luchthavendiensten.

## Artikel 20

### *Gronddiensten*

1. Met inachtneming van de toepasselijke bepalingen inzake operationele veiligheid, daaronder begrepen de normen en aanbevolen praktijken (SARPS) van de ICAO zoals vermeld in Bijlage 6 van het Verdrag van Chicago, verleent elke partij de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toestemming om, naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:
  - a. zelf haar grondafhandelingsdiensten te verrichten;
  - b. diensten aan een of meer luchtvaartmaatschappijen te verlenen;
  - c. met derden een samenwerkingsverband aan te gaan voor het vormen van een aanbieder van diensten; en
  - d. te kiezen uit concurrerende aanbieders van diensten.
2. Indien de interne regels of contractuele verplichtingen van een partij de uitoefening van vorengenoemde rechten beperken of verhinderen, dient iedere aangewezen luchtvaartmaatschappij op non-discriminatoire wijze behandeld te worden voor wat betreft de gronddiensten zoals die door, de naar behoren gemachtigde, aanbieder(s) worden aangeboden.
3. De uitoefening van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten geschiedt met inachtneming van de feitelijke of operationele beperkingen, voortvloeiend uit overwegingen inzake de operationele- of vliegveiligheid op de luchthaven. Elke beperking wordt op uniforme wijze toegepast en tegen voorwaarden die niet ongunstiger zijn dan die welke, ten tijde van het opleggen van de beperkingen, elke andere luchtvaartmaatschappij worden geboden die vergelijkbare internationale luchtdiensten aanbiedt.

## Artikel 21

### *Coöperatie- en Samenwerkingsovereenkomsten*

De luchtvervoersdiensten kunnen plaats vinden binnen het kader van commerciële coöperatie- en samenwerkingsovereenkomsten, gesloten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, onderling of met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, zoals code-sharing, gereserveerde plaatsen, gebruik van uitrusting (onder andere uitwisseling van luchtvaartuigen, lease, chartering), mits zodanige overeenkomsten

sten voldoen aan de goedkeuringsvereisten en -procedures van elke partij. De luchtvaartautoriteiten van elke partij beslissen binnen maximaal een maand over de hun ter beoordeling voorgelegde verzoeken.

## Artikel 22

### *Unieke Identificatiecode*

Elke partij aanvaardt de vergunning voor de identificatiecode die de andere partij aan haar luchtvaartmaatschappijen heeft toegekend ter aanduiding van hun vluchten.

## Artikel 23

### *Chartervluchten en Niet-lijnvluchten*

1. De bepalingen inzake de toepassing van de artikelen 5 (Toepasselijkheid van wet- en regelgeving), 6 (Erkenning van bewijzen en vergunningen), 7 (Operationele veiligheid), 8 (Veiligheid van de luchtvaart), 9 (Gebruikersheffingen), 10 (Douanerechten), 11 (Belastingen), 12 (Tarieven), 16 (Valutaconversie en overmaking van inkomsten), 20 (Gronddiensten) en 25 (Uitwisseling van informatie en levering van statistieken) van dit Verdrag zijn ook van toepassing op chartervluchten en niet-lijnvluchten geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen van een partij naar en vanaf het grondgebied van de andere partij alsmede op de luchtvaartmaatschappijen die genoemde vluchten exploiteren.

2. Elke partij behandelt, op basis van wederkerigheid, onverwijld de verzoeken om niet-lijnvluchten of chartervluchten van door de andere partij naar behoren gemachtigde luchtvaartmaatschappijen.

3. Elke partij treft alle maatregelen die zij redelijkerwijs nodig acht voor het waarborgen dat haar luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers en bemanningsleden de bepalingen van dit artikel naleven, inclusief de oplegging van sancties bij niet-nakoming.

## Artikel 24

### *Bescherming van het Milieu*

De partijen onderschrijven de noodzaak van bescherming van het milieu door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. Met betrekking tot het luchtverkeer tussen hun respectieve grondgebieden komen de partijen overeen te voldoen aan de regels uit Bijlage 16 van het Verdrag van Chicago en aan het geldende beleid en richtsnoeren van de ICAO inzake bescherming van het milieu.

## Artikel 25

### *Uitwisseling van Informatie en Levering van Statistieken*

1. Tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen vindt regelmatig uitwisseling van informatie plaats in een sfeer van nauwe samenwerking, ter waarborging van de juiste toepassing van de bepalingen van dit Verdrag en de Bijlage daarbij.

2. De luchtvaartautoriteiten van elke partij verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, op diens verzoek, periodieke statistische overzichten of andere informatie die redelijkerwijs vereist is voor het controleren van de aangeboden capaciteit bij de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerste partij. Genoemde rapportage omvat tevens de vereiste informatie ter vaststelling van de hoeveelheid door bedoelde luchtvaartmaatschappijen vervoerde personen en/of vracht tijdens de overeengekomen diensten en van de punten van in- en uitstappen respectievelijk in- en uitladen daarvan.

## Artikel 26

### *Goedkeuring van Dienstregelingen*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij voldoen aan de bij elke partij geldende voorschriften inzake registratie van dienstregelingen. Beide partijen verplichten zich te dezer zake soepel op te treden. In ieder geval kan een partij, indien zij van oordeel is dat de goedkeuringsprocedure van dienstregelingen van de andere partij kan leiden tot voor haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen discriminerende praktijken, eenzelfde procedure toepassen voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

## Artikel 27

### *Overleg en Wijzigingen*

1. Elke partij kan, te allen tijde, verzoeken om overleg over dit Verdrag. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.
2. Dit Verdrag wordt gewijzigd bij een diplomatieke notawisseling en de wijzigingen worden van kracht op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving waarin beide partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve constitutionele vereisten is voldaan.
3. Onverminderd de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, worden wijzigingen van de bijlage bij dit Verdrag bij een diplomatieke notawisseling tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en worden deze van kracht op een in de notawisseling te bepalen datum.

## Artikel 28

### *Beslechting van Geschillen*

1. Indien tussen de partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen dit, in de eerste plaats, te beslechten door middel van overleg dat gevoerd wordt in overeenstemming met het bepaalde in artikel 27 (Overleg en wijzigingen) van dit Verdrag.
2. Indien het geschil niet door middel van overleg wordt beslecht, kunnen de partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een in overleg aan te wijzen persoon of instantie dan wel kan elk van de partijen het ter beslissing voorleggen aan een gerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er twee worden aangewezen door de partijen en de derde door de twee aangewezen scheidsmannen. Elk van de partijen 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 uitspraak wordt verzocht. De derde scheidsman wordt aangewezen binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen nalaat haar scheidsman aan te wijzen binnen de gespecificeerde termijn of indien de derde scheidsman niet binnen de aangegeven termijn is benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de partijen worden verzocht de benodigde scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de President de nationaliteit van een van de partijen bezit, dient de Vicepresident met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten. In alle gevallen dient de derde scheidsman afkomstig te zijn van een derde staat, op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht en te bepalen waar de arbitrage dient plaats te vinden.
3. De partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.
4. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk gedragen door de partijen.
5. Indien en zo lang een van de partijen de beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel niet naleeft, kan de andere partij de uit hoofde van dit Verdrag verleende rechten of privileges beperken, weigeren of intrekken jegens de partij of aangewezen luchtvaartmaatschappij waarvan is vastgesteld dat deze in verzuim is.

## Artikel 29

### *Multilaterale Overeenkomsten*

Indien een algemeen multilateraal verdrag inzake luchtverkeer in werking treedt dat door beide partijen is ondertekend en dat, voor beide partijen, ten aanzien van de rechten gunstiger bepalingen kent dan dit Verdrag, wordt dit Verdrag geacht voor wat betreft die bepalingen te zijn vervangen door de bepalingen uit het multilaterale verdrag. In alle andere opzichten blijft dit Verdrag van toepassing. Overleg in de zin van artikel 27 (Overleg en wijzigingen) van dit Verdrag kan plaatsvinden teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van dit Verdrag zich gewijzigd zien door de bepalingen van het multilaterale verdrag.

## Artikel 30

### *Beëindiging*

Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen bui-

ten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de ICAO.

#### Artikel 31

##### *Registratie*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarvan worden na ondertekening door de Republiek Colombia geregistreerd bij de ICAO.

#### Artikel 32

##### *Inwerkingtreding*

1. De partijen stellen elkaar er door middel van diplomatieke nota's van in kennis dat voldaan is aan de interne wettelijke vereisten voor inwerkingtreding van dit Verdrag. Het Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de tweede zodanige nota.
2. Voor wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag alleen van toepassing op Aruba.

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

GEDAAN te Bogotá, op 5 juni 2018, in twee (2) oorspronkelijke exemplaren, in de Nederlandse en de Spaanse taal, waarbij beide teksten gelijkelijk authentiek zijn.

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

CRISPIN V.J. ROMERO

*Voor de Republiek Colombia,*

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ

#### Bijlage

##### *ROUTETABEL*

<b>DOOR COLOMBIA GEËXPLOITEERDE ROUTES</b>			
<b>Eerdere punten en/of punten in Colombia</b>	<b>Tussenliggende punten</b>	<b>Punten op Aruba</b>	<b>Verder gelegen punten en vice versa</b>
Elk punt	Elk punt	Elk punt	Elk punt

<b>DOOR ARUBA GEËXPLOITEERDE ROUTES</b>			
<b>Eerdere punten en/of punten op Aruba</b>	<b>Tussenliggende punten</b>	<b>Punten in Colombia</b>	<b>Verder gelegen punten en vice versa</b>
Elk punt	Elk punt	Elk punt	Elk punt

##### *OVEREENGEKOMEN DIENSTEN*

#### *1. Gecombineerde Diensten voor Passagiers, Post en Vracht*

- 1.1 De door Colombia aangewezen luchtvaartmaatschappijen beschikken over de verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en uitrusting. Daarenboven beschikken zij over de verkeersrechten van de vijfde vrijheid op vijf tussenliggende punten of punten voorbij Aruba.

- 1.2 De door Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen beschikken over de verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en uitrusting.
- 1.3 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kunnen, op enige vlucht of alle vluchten, landingen op hun respectieve routes overslaan, mits de diensten aanvangen of eindigen op een punt van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
- 1.4 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kunnen op ieder punt van de routes passagiers en/of post en/of vracht van elk van hun luchtvaartuigen overbrengen naar elk ander van hun luchtvaartuigen.

## 2. Vrachtdiensten

- 2.1 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen beschikken over de verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en uitrusting.
- 2.2 De punten voor de uitoefening van verkeersrechten van de vijfde vrijheid dienen voor de luchtvrachtdiensten gelegen te zijn binnen het Amerikaanse continent.
- 2.3 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen, op enige vlucht of alle vluchten, een of meer punten overslaan, mits de vlucht aanvangt of eindigt op het grondgebied van de nationaliteit van de vervoerder.
- 2.4 De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kunnen verkeersrechten uitoefenen via hun eigen grondgebied naar derde landen (zesde vrijheid).
- 2.5 De vluchten naar twee of meer punten op het grondgebied van Aruba en Colombia kunnen afzonderlijk of gecombineerd worden uitgevoerd zonder cabotagerechten tussen punten in hetzelfde land.
- 2.6 De luchtvaartautoriteiten kunnen, op basis van wederkerigheid en afhankelijk van de behoeften van de diensten, de verlening van aanvullende verkeersrechten overwegen.

---

## Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba, y la República de Colombia

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

y

la República de Colombia, en adelante llamados las «Partes»;

Considerando que, la República de Colombia y el Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba, son miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944;

Deseando celebrar un Acuerdo de Transporte Aéreo complementario al citado Convenio;

Reconociendo que el objeto de este Acuerdo es el de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos Territorios, de tal manera que se propicie la expansión económica y comercial de ambas Partes, estableciendo, de conformidad con el Artículo 44 del Convenio, oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional;

Con el interés de promover sus intereses en el transporte aéreo internacional;

Siguiendo los lineamientos de la OACI, para el desarrollo del transporte aéreo internacional;

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

Han acordado lo siguiente:

### Artículo 1

#### *Definiciones*

Para los efectos del presente Acuerdo y salvo que se indique algo distinto, el término:

- a) «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 en virtud del Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda a los Anexos al Convenio o al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en tanto tales Anexos y enmiendas hayan llegado a ser aplicables a ambas partes;
- b) «Acuerdo» significa el presente Acuerdo sobre transporte aéreo, su Anexo y cualquier enmienda al Acuerdo o al Anexo; el Anexo forma parte integral del Acuerdo, y cualquier referencia que se haga al Acuerdo se entenderá hecha también al Anexo a menos que se estipule expresamente de otra manera;
- c) «Autoridad Aeronáutica» significa, en el caso del Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba, el Departamento de Aviación Civil de Aruba; en el caso de la República de Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (U.A.E.A.C); o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas por las autoridades mencionadas;

- d) «Línea Aérea Designada» significa cualquier línea aérea que una Parte ha designado, por notificación escrita a la otra Parte, para la explotación de servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo, y a la cual la otra Parte le ha otorgado los permisos apropiados, de conformidad con el Artículo 2 (Concesión de Derechos) de este Acuerdo;
- e) «Territorio» en relación con el Reino de los Países Bajos, con respecto a Aruba, y la República de Colombia, tiene el significado que se le atribuye en el Artículo 2 del Convenio;
- f) «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Línea Aérea» y «Escala Para Fines No Comerciales» tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;
- g) «Transporte Aéreo Internacional» significa el transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que son tomados a bordo en el territorio de un Estado son destinados a otro Estado;
- h) «Servicio Aéreo Exclusivo de Carga» se entenderá todo servicio aéreo efectuado por aeronaves exclusivamente para el transporte público de carga y correo;
- i) «Capacidad» significa la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
- j) «Tarifa» significa el precio que ha de cobrarse por el transporte de pasajeros, equipaje o carga, así como las condiciones o reglas que regulan la aplicación del precio del transporte según las características del servicio que se proporciona, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
- k) «Tránsito Directo» es aquel que llega a un punto y sale del mismo (es decir, transita por dicho punto) como parte de un movimiento continuo con un solo billete sin parada estancia, a bordo de la misma aeronave o una aeronave distinta que lleva el mismo designador de Línea Aérea y el mismo número de vuelo.

## Artículo 2

### *Concesión De Derechos*

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo para que sus Líneas Aéreas Designadas puedan establecer y explotar Servicios Aéreos Internacionales en las rutas especificadas en el Anexo. Dichos servicios y rutas se denominarán «Servicios Acordados» y «Cuadro de Rutas» respectivamente.
2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte podrán ejercer los siguientes derechos:
  - a) el derecho de sobrevolar el Territorio de la otra Parte, sin aterrizar en el mismo;
  - b) el derecho de efectuar escalas en el Territorio de la otra Parte para fines no comerciales; y
  - c) a efectuar escalas con fines comerciales en las rutas que se especifican y sujeto a las disposiciones del Acuerdo, para embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
  - d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
3. Las Líneas Aéreas Designadas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el Territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias.
4. Las Líneas Aéreas de cada Parte, salvo las designadas en virtud del Artículo 3 (Designación de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en el párrafo 2, apartados a) y b), de este Artículo.
5. Nada de lo estipulado en el párrafo 2 de este Artículo se entenderá como que confiere a una Línea Aérea Designada de una Parte el derecho a embarcar, en el Territorio de la otra Parte, pasajeros y/o carga, incluido correo, que se transporten por remuneración o arrendamiento y que se dirijan a algún otro punto en el Territorio de esa otra Parte.

## Artículo 3

### *Designación De Líneas Aéreas*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar, mediante nota escrita entre Autoridades Aeronáuticas, a la otra Parte, a una o más Líneas Aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Acuerdo.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la Línea Aérea Designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:
  - a) la Línea Aérea Designada tenga su domicilio principal y su sede real y efectiva en el Territorio de la Parte designante;

- b) la Parte que designa la Línea Aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;
- c) la Parte que designa la Línea Aérea cumple las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación); y
- d) la Línea Aérea Designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se considerarán factores como: la Línea Aérea está establecida y constituida en el Territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el Territorio de la Parte designante; sus aeronaves están registradas en calidad de explotación y tienen sus bases en ese Territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.

4. Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la Línea Aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la Autoridad Aeronáutica designante, como un certificado de explotador de Servicios Aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de Servicios Aéreos Internacionales, tales como prueba de Capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.

#### Artículo 4

##### *Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización*

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo con respecto a una Línea Aérea designada por la otra Parte, de revocar o suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- a) en caso de que consideren que la Línea Aérea Designada no tiene su domicilio principal y su sede real y efectiva en el Territorio de la Parte designante;
- b) en caso de que consideren que la Parte que designa la Línea Aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la Línea Aérea;
- c) en caso de que la Parte que designa la Línea Aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación); y
- d) en caso de que dicha Línea Aérea Designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. En el evento que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 7 (Seguridad Operacional) o el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las Autoridades Aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 27 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo.

#### Artículo 5

##### *Aplicabilidad de Leyes y Reglamentos*

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas al ingreso y salida de su Territorio de una aeronave que participe en Servicios Aéreos Internacionales o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su Territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el Territorio de la primera Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su Territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte, mientras permanezcan en el Territorio de la primera Parte.

3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes – en circunstancias similares – otorgarán a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgan a sus propias Líneas Aéreas o a cualquier otra Línea Aérea que preste idénticos Servicios Aéreos Internacionales.

## Artículo 6

### *Reconocimiento de Certificados y Licencias*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.
2. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, respecto de los vuelos sobre su propio Territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte.

## Artículo 7

### *Seguridad Operacional*

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de dicha solicitud.
2. Si después de realizadas tales consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, las Partes acuerdan además que toda aeronave explotada por o en nombre de una Línea Aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el Territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el Territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.
4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una Línea Aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias Líneas Aéreas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 de este Artículo se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. Por lo que respecta al párrafo 2 de este Artículo, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debe notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.
7. Una Parte no tomará medidas efectivas que consistan en negar, revocar, suspender o condicionar las autorizaciones de una o más Líneas Aéreas Designadas por la otra Parte, en la medida en que dichas Líneas Aéreas demuestren a las autoridades de la primera Parte, que cumplen con los estándares internacionales que garantizan la seguridad de sus operaciones, a través de certificaciones internacionales sobre seguridad operacional establecidas por la OACI.

## Artículo 8

### *Seguridad de la Aviación*

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971; y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Vio-



lencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, y otros acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda que requieran 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 y servicios de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y denominadas Anexos al Convenio, siempre que dichas normas sean aplicables a las Partes. Éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, explotadores de aeronaves que tengan sede principal de sus empresas o residencia permanente en su Territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su Territorio actúen conforme a las citadas normas sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte deberá informar a la otra Parte cualquier diferencia entre sus normas y prácticas internas y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en este párrafo. En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte con el objeto de discutir tales diferencias.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del Territorio de una de las Partes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos, cuando se estime conveniente, a un control simplificado, sin perjuicio de las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y reprimir los delitos contra la seguridad de la aviación civil. El equipaje y la carga en tránsito estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.

5. Cada una de las Partes certifica que son Estados Contratantes al Convenio y de los instrumentos de protección contra los Actos de Interferencia Ilícita sobre la aviación, a la luz del Anexo 17 (Seguridad – protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita) del Convenio y que está aplicando las normas de dicho Anexo en todos los vuelos internacionales. Por lo tanto para los pasajeros y su equipaje en tránsito o en trasbordo se cuenta con los procedimientos permanentes para garantizar que son debidamente inspeccionados en el punto de origen, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de trasbordo, de conformidad con el numeral 4.4.2. del Anexo 17 del Convenio y sus enmiendas.

6. Cada Parte acuerda que podrá exigirle a sus operadores que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 de este Artículo y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, permanencia y salida de su Territorio. Cada Parte deberá velar por que, en su Territorio, efectivamente se adopten medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipajes y equipaje de mano, así como la carga, el correo y las provisiones de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque de pasajeros o carga. Cada Parte deberá considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada.

7. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.

8. Cada Parte dará, en la medida de lo posible, acogida favorable a cualquier solicitud de la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.

## Artículo 9

### *Derechos Impuestos a Los Usuarios*

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias Líneas Aéreas que exploten servicios internacionales similares.

2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes, o el proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, y las Líneas Aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades, o el proveedor de servicios, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas Líneas Aéreas.

3. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios.

Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente, o proveedor de servicios y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

## Artículo 10

### *Derechos de Aduana*

1. Sobre una base de reciprocidad, cada una de las Partes eximirá a la(s) Línea(s) Aérea(s) de la otra Parte, en la mayor medida de lo posible de conformidad con su legislación nacional, de las restricciones a la importación, los derechos de aduana, los impuestos al consumo, las tarifas de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios prestados a la llegada, en las aeronaves, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las partes de repuesto incluidos los motores, el equipo regular de las aeronaves, las provisiones de a bordo y otros artículos tales como el inventario de tiquetes impresos, las guías aéreas, cualquier material impreso que porte la insignia de la compañía y el material publicitario usual que la Línea Aérea Designada distribuye gratuitamente y que está destinado a ser utilizado, o utilizado de manera exclusiva, en la operación o el servicio de las aeronaves de la Línea Aérea Designada de esa otra Parte que opera los servicios acordados.

2. Las exenciones concedidas mediante este Artículo se aplicarán a los elementos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo:

- a) artículos introducidos en el Territorio de la Parte por o en nombre de la Línea Aérea Designada de la otra Parte;
  - b) artículos retenidos a bordo de las aeronaves de la Línea Aérea Designada de una Parte a la llegada o a la salida del Territorio de la otra Parte; o
  - c) artículos embarcados en las aeronaves de la Línea Aérea Designada de una Parte en el Territorio de la otra Parte, y destinados para su uso en la explotación de los servicios acordados,
- sea o no que tales artículos sean utilizados o consumidos en su totalidad dentro del Territorio de la Parte que otorga la exención, siempre y cuando la propiedad de tales artículos no se transfiera en el Territorio de dicha Parte.

3. El equipo regular de aeronaves, así como otros materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de las aeronaves de una Línea Aérea Designada de cualquier Parte, podrá ser descargado en el Territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese Territorio. En ese caso, dichos materiales podrán ponerse bajo la supervisión de las autoridades mencionadas hasta el momento en que sean re-exportados o, de otra manera, desechados de conformidad con las normas aduaneras.

## Artículo 11

### *Impuestos*

En materia de impuestos se estará a lo dispuesto en la legislación en cada una de las Partes. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

## Artículo 12

### *Tarifas*

1. Cada Parte permitirá que cada Línea Aérea Designada establezca las Tarifas para el transporte aéreo sobre consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) la prevención de Tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b) la protección a los consumidores de Tarifas excesivamente altas o restrictivas por el abuso de una posición dominante; y
- c) la protección de las Líneas Aéreas de Tarifas artificialmente bajas debido al subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Cualquiera de las Partes podrá exigir a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte la notificación o presentación ante sus Autoridades Aeronáuticas de las Tarifas a cobrar hacia o desde su Territorio. Tal notificación o presentación por parte de las Líneas Aéreas Designadas podrá ser exigida no antes de la oferta inicial de una Tarifa.

3. Ninguna de las Partes tomará una acción unilateral para prevenir el lanzamiento o la continuidad de una Tarifa propuesta o aplicada por: (i) una Línea Aérea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los Territorios de las Partes; o (ii) una Línea Aérea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el Territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos, el transporte sobre una base de interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes cree que alguna Tarifa es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a

la otra Parte sobre las razones de su descontento tan pronto como sea posible. Estas consultas deberán realizarse a más tardar treinta (30) días después del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán en la consecución de la información necesaria para la resolución explicada del asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la Tarifa por la cual se ha enviado un aviso de inconformidad, cada Parte hará su mejor esfuerzo para poner en vigor dicho acuerdo. Sin este acuerdo mutuo, la Tarifa deberá entrar en vigor o continuar en vigor.

### Artículo 13

#### *Capacidad*

1. Los servicios de transporte aéreo ofrecidos al público deberán estar estrechamente relacionados con las necesidades del público al respecto.
2. La o las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa o igual de explotar cualquier ruta convenida entre los Territorios de ambas Partes.
3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente a su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.
4. Los servicios ofrecidos por una Línea Aérea Designada en virtud del presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la provisión de una Capacidad adecuada a la demanda del tráfico, de conformidad con los cuadros de rutas pactados.
5. Se celebrarán consultas entre las Partes siempre que una de ellas solicite la revisión de la Capacidad ofrecida en virtud del presente Acuerdo para garantizar la aplicación de los correspondientes principios del Acuerdo que rigen la prestación de los servicios, según lo convenido en el Artículo 27 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo.

### Artículo 14

#### *Leyes Sobre la Competencia*

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las Líneas Aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una Línea Aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

### Artículo 15

#### *Principio de no Discriminación Mutua*

Las Partes entienden que el presente Acuerdo está basado en el Principio de No Discriminación Mutua, en términos que cada Parte otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las Líneas Aéreas Designadas por cada Parte, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Acuerdo. Igualmente, las Partes se comprometen a no crear, aumentar o aplicar de forma unilateral gravámenes tributarios a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte, exigiéndose un acuerdo previo de la otra Parte para crear, aumentar o aplicar de forma unilateral gravámenes tributarios.

### Artículo 16

#### *Conversión de Divisas y Transferencia de Ingresos*

Sobre la base de reciprocidad, cada Parte permitirá a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia. Las transferencias entre las Partes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

## Artículo 17

### *Venta y Comercialización de Servicios de Transporte Aéreo*

Cada Parte otorgará a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar en su Territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la Línea Aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma. Cada Línea Aérea Designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho Territorio o en moneda de libre convertibilidad, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes en cada Parte.

## Artículo 18

### *Personal no Nacional y Acceso a Servicios Locales*

1. Las Líneas Aéreas Designadas de una Parte podrán, sobre una base de reciprocidad, traer y mantener en el Territorio de la otra Parte a sus representantes y al personal comercial, operacional y técnico que sea necesario con relación a la explotación de los servicios convenidos.
2. Estas necesidades de personal pueden, a opción de las Líneas Aéreas Designadas de una Parte, satisfacerse con personal propio o empleando servicios de otra organización, empresa o Línea Aérea que opere en el Territorio de la otra Parte y autorizados a prestar esos servicios para otras Líneas Aéreas.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte y serán compatibles con dichas leyes y reglamentos:
  - a) Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad y con el mínimo de demora, las autorizaciones de empleo, los visados de visitante u otros documentos similares necesarios para los representantes y el personal mencionado en el párrafo 1 de este Artículo; y
  - b) Ambas Partes facilitarán y expedirán las autorizaciones de empleo necesarias para el personal que desempeñe ciertos servicios temporales que no excedan de noventa (90) días.

## Artículo 19

### *Flexibilidad Operacional*

1. Cada Línea Aérea Designada podrá en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas, a través de un contrato celebrado entre Líneas Aéreas (de ambas Partes o de terceros países), en cumplimiento a las leyes y reglamentos de cada Parte y el Protocolo relativo a la enmienda del Convenio, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes, las cuales deberán también concluir un acuerdo o memorando específico estableciendo las condiciones de transferencia de responsabilidad sobre la seguridad operacional, en la forma prevista por la OACI, cuando aplique.
2. Con sujeción al párrafo 1 de este Artículo, las Líneas Aéreas Designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una Línea Aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, conforme a las políticas y lineamientos de cada Parte.
3. Cada Línea Aérea Designada puede, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el Territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas.
4. Para las operaciones de cambio de aeronave o ruptura de carga una Línea Aérea Designada puede utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipo arrendado, y puede efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra Línea Aérea.
5. Una Línea Aérea Designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.
6. Para los vuelos regulares exclusivos de carga, las Partes acuerdan eximir a las Líneas Aéreas Designadas de cumplir con el registro de itinerario, siempre que esto no afecte la operación aeroportuaria.

## Artículo 20

### *Servicios de Asistencia en Tierra*

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6 del Convenio, cada Parte autorizará a las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte, a elección de cada Línea Aérea, a:
  - a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;
  - b) prestar servicios a una o varias Líneas Aéreas;
  - c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
  - d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.
2. Cuando las normas internas o compromisos contractuales de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada Línea Aérea Designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor, o los proveedores debidamente autorizados.
3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorables que las más favorables que se ofrezcan en cualquier Línea Aérea que preste Servicios Aéreos Internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

## Artículo 21

### *Acuerdos de Cooperación y Colaboración*

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las Líneas Aéreas Designadas de ambas Partes, entre ellas o con Líneas Aéreas de terceros países tales como código compartido, bloqueo de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los requisitos y procedimientos de aprobación de cada Parte. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, decidirán en un plazo máximo de un (1) mes las solicitudes sometidas a su consideración.

## Artículo 22

### *Código Designador Único*

Cada Parte aceptará la autorización del código designador que la otra Parte haya concedido a sus Líneas Aéreas para la identificación de sus vuelos.

## Artículo 23

### *Vuelos Charter y no Regulares*

1. Las disposiciones relativas a la aplicación de los Artículos 5 (Aplicabilidad de Leyes y Reglamentos), 6 (Reconocimiento de Certificados y Licencias), 7 (Seguridad Operacional), 8 (Seguridad de la Aviación), 9 (Derechos Impuestos a los Usuarios), 10 (Derechos de Aduana), 11 (Impuestos), 12 (Tarifas), 16 (Conversión de Divisas y Transferencia de Ingresos), 20 (Servicios de Asistencia en Tierra) y 25 (Intercambio de Informaciones y Suministro de Estadísticas) del presente Acuerdo, se aplicarán también a los vuelos chárter y no regulares operados por las Líneas Aéreas de una Parte hacia y desde el Territorio de la otra Parte, al igual que a las Líneas Aéreas que operan dichos vuelos.
2. Cada Parte, en régimen de reciprocidad, atenderá con prontitud las solicitudes de operaciones no regulares o chárter de las Líneas Aéreas que sean debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus Líneas Aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de sanciones apropiadas por el incumplimiento.

## Artículo 24

### *Protección del Medio Ambiente*

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos Territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas del Anexo 16 del Convenio y las políticas y la orientación vigente de la OACI sobre protección del medio ambiente.

## Artículo 25

### *Intercambio de Informaciones y Suministro de Estadísticas*

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes harán un regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud de ésta, estadísticas periódicas u otra información que razonablemente pudieran requerir para revisar la Capacidad ofrecida en la operación de los servicios acordados por las Líneas Aéreas Designadas de la primera Parte. Dichos informes incluirán información requerida para determinar la cantidad del tráfico transportado por dichas Líneas Aéreas en los servicios acordados y los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico.

## Artículo 26

### *Aprobación de Horarios*

Las Líneas Aéreas Designadas de cada Parte cumplirán los procedimientos de registro de horarios e itinerarios vigentes en cada Parte. Las dos Partes se comprometen a ser ágiles en este asunto. En todo caso cuando una Parte considere que el procedimiento de aprobación de horarios e itinerarios de la otra Parte pueda llevar a prácticas discriminatorias para las Líneas Aéreas Designadas de esa Parte, ésta podrá aplicar un procedimiento idéntico para las Líneas Aéreas Designadas por la otra Parte.

## Artículo 27

### *Consultas y Enmiendas*

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

2. Este Acuerdo será enmendado a través de un intercambio de notas diplomáticas y las enmiendas entrarán en vigor en la fecha de la última notificación por escrito en la que las Partes se hayan informado mutuamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

3. No obstante las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo, cualquier enmienda al Anexo de este Acuerdo será acordada por las Autoridades Aeronáuticas, a través de un intercambio de notas diplomáticas, y tendrá efecto en la fecha en que se determine en las notas.

## Artículo 28

### *Solución de Controversias*

1. Si surgiere alguna diferencia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes intentarán, en primer lugar, resolverla mediante consultas celebradas de conformidad con lo estipulado en el Artículo 27 (Consultas y Enmiendas) de este Acuerdo.

2. Si la diferencia no se resolviera mediante consultas, las Partes podrán someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo acordado en forma mutua o bien cualquiera de las Partes podrá someterla a un tribunal compuesto por tres árbitros, dos de los cuales están nombrados por las Partes y el tercero por los dos árbitros designados. Cada una de las Partes designará a un árbitro en un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo por parte de cualquiera de ellas de un aviso de la otra Parte, enviado por la vía diplomática, en el que se solicite el arbitraje. El tercer árbitro se designará en un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes no nombra a un árbitro en el período especificado o si el tercer árbitro no fuere nombrado en dicho período, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al árbitro o los árbitros que se requieran. Si el Presidente tuviere la misma nacionalidad que una de

las Partes, realizará el nombramiento el vicepresidente de mayor antigüedad que no estuviere inhabilitado por dicha razón. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que se realizará el arbitraje.

3. Las Partes se obligan a cumplir cualquier decisión expedida conforme al párrafo 2 de este Artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán solventados en partes iguales por las Partes.

5. Cuando y mientras cualquiera de las Partes no cumpla la decisión expedida conforme al párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, denegar o revocar cualquier derecho o privilegio que hubiere concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte o Línea Aérea Designada que haya incumplido.

#### Artículo 29

##### *Acuerdos Multilaterales*

Si entra en vigor un convenio o acuerdo multilateral general sobre transporte aéreo que haya sido suscrito por ambas Partes, que prevea derechos más favorables que los pactados en este Acuerdo, concerniente a ambas Partes, el presente Acuerdo se entenderá modificado por el convenio o acuerdo multilateral en lo relativo a dichos derechos más favorables. En todos los demás aspectos seguirá rigiendo el presente Acuerdo. Las Consultas de conformidad con el Artículo 27 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo podrán celebrarse con el fin de determinar el grado en que este Acuerdo se vea modificado por las disposiciones del convenio o del acuerdo multilateral.

#### Artículo 30

##### *Terminación*

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento notificar a la otra Parte por escrito, por vía diplomática, su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo terminará un (1) año después de que la otra Parte reciba el aviso respectivo, a menos que, de mutuo acuerdo, las Partes lo retiren antes de vencer dicho plazo. Si la otra Parte no acusare recibo del aviso de denuncia, éste se considerará recibido catorce (14) días después de su recepción por la OACI.

#### Artículo 31

##### *Registro*

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán por la República de Colombia, después de su firma, ante la OACI.

#### Artículo 32

##### *Entrada en Vigor*

1. Las Partes se notificarán mediante notas diplomáticas el cumplimiento de los requisitos legales internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo. El Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha en que se reciba la segunda de tales notificaciones.

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

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

HECHO en Bogotá, el cinco de Junio de 2018, en dos (2) ejemplares originales, en los idiomas Neerlandés y Español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

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

CRISPIN V.J. ROMERO

Por la República de Colombia,

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ

---

**Anexo**

**CUADRO DE RUTAS**

<b>RUTAS OPERADAS POR COLOMBIA</b>			
<b>Puntos anteriores y/o puntos en Colombia</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Aruba</b>	<b>Puntos más allá y viceversa</b>
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

<b>RUTAS OPERADAS POR ARUBA</b>			
<b>Puntos anteriores y/o puntos en Aruba</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Colombia</b>	<b>Puntos más allá y viceversa</b>
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

**SERVICIOS ACORDADOS**

**1. Servicios Mixtos de Pasajeros, Correo y Carga**

- 1.1 Las Líneas Aéreas Designadas por Colombia podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, sin limitación de frecuencias y equipo. Adicionalmente podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad del aire en cinco puntos intermedios o más allá de Aruba.
- 1.2 Las Líneas Aéreas Designadas por Aruba podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, sin limitación de frecuencias y equipo.
- 1.3 Las Líneas Aéreas Designadas por ambas Partes podrán omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios empiecen o terminen en un punto de la Parte que designa la Línea Aérea.
- 1.4 Las Líneas Aéreas Designadas por ambas Partes podrán transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

**2. Servicios Exclusivos de Carga**

- 2.1 Las Líneas Aéreas Designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, sin limitación de frecuencias y equipo.
- 2.2 Los puntos para el ejercicio de los derechos de quinta libertad en los Servicios Aéreos Exclusivos de Carga, deberán estar ubicados dentro del Continente Americano.
- 2.3 Las Líneas Aéreas Designadas podrán omitir en cualquiera o en todos sus vuelos cualquier punto o puntos siempre que el vuelo inicie o termine en el Territorio de la nacionalidad del transportista.
- 2.4 Las Líneas Aéreas Designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio Territorio a terceros países (sexta libertad).
- 2.5 Las operaciones a dos o más puntos del Territorio de Aruba y de Colombia podrán operarse en forma separada o en combinación sin derechos de cabotaje entre puntos del mismo país.
- 2.6 Las Autoridades Aeronáuticas podrán considerar, con base en reciprocidad y según las necesidades del servicio, el otorgamiento de derechos de tráfico adicionales.

---

**D. PARLEMENT**

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



## G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 32, eerste lid, van het Verdrag, in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat voldaan is aan de interne wettelijke vereisten voor inwerkingtreding van het Verdrag.

Uitgegeven de *tweëntwintigste* juni 2018.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A. BLOK