

No. 53843

**Netherlands (for the European and the Caribbean part of the
Netherlands)
and
Panama**

**Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of
Panama (with annex). Panama City, 11 April 2015**

Entry into force: *1 June 2016, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 29 July 2016*

**Pays-Bas (à l'égard de la partie européenne et de la partie
caribéenne des Pays-Bas)
et
Panama**

**Accord relatif aux services aériens entre le Royaume des Pays-Bas et la République du
Panama (avec annexe). Panama, 11 avril 2015**

Entrée en vigueur : *1^{er} juin 2016, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Pays-Bas,
29 juillet 2016*

[TEXT IN DUTCH – TEXTE EN NEERLANDAIS]

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama

Preambule

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Panama, hierna te noemen de verdragsluitende partijen;

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

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

INLEIDING

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:
 - a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Milieu; en wat de Republiek Panama betreft, de Burgerluchtvaarautoriteit, of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
 - b. wordt onder „overeengekomen diensten” en „omschreven routes” verstaan: respectievelijk de internationale luchtdiensten overeenkomstig dit Verdrag en de routes omschreven in de bijlage bij dit Verdrag;
 - c. wordt onder „Verdrag” verstaan: dit Verdrag en de bijlage erbij opgesteld voor de passing ervan, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de bijlage;
 - d. hebben „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig” verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag

- ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide verdragsluitende partijen;
- g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag (Aanwijzing en verlening van vergunningen);
 - h. wordt onder „boordproviand” verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
 - i. wordt onder „tarief” verstaan: elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
 - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
 - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
 - j. wordt „grondgebied” in relatie tot beide verdragsluitende partijen geacht te zijn het landgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van de verdragsluitende partijen vallen;
 - k. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan: een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
 - l. wordt onder „capaciteit” verstaan: de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan het publiek wordt geboden;
 - m. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie” verstaan: een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag inzake het functioneren van de Europese Unie;
 - n. wordt onder het „Caribische deel van Nederland” verstaan: de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder „Nederland” verstaan:
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. wordt onder „inwoners van het Caribische deel van Nederland” verstaan: inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

HOOFDSTUK II

DOELSTELLINGEN

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke verdragsluitende partij verleent de andere verdragsluitende partij, behoudens andersluidende bepalingen in de bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
 - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer van passagiers, respectievelijk het laden en lossen van bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd;
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene verdragsluitende partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij (cabotage).

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

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

2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke verdragsluitende partij onverwijld aan elke aldus door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste exploitatievergunningen, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland, en
 - ii. het toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend door Nederland, en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland;
 - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Panama:
 - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Panama en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Panama, en
 - ii. het toezicht op de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk wordt uitgeoefend door de Republiek Panama, en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Panama en/of van onderdanen van de Republiek Panama; en dat:
 - d. de regering die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen handhaaft en toepast;
 - e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de en de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de verdragsluitende partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking en schorsing van vergunningen

1. Elke verdragsluitende partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere verdragsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken, wanneer:
- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen inzake de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland, of
 - ii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van Nederland; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van het Caribische deel van Nederland;

- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Republiek Panama:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Panama of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Republiek Panama, of
 - ii. de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Panama, of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Republiek Panama en/of van onderdanen van de Republiek Panama;
 - d. de aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 12 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) na te leven;
 - e. de andere verdragsluitende partij de in artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) vervatte normen niet handhaaft en toepast;
 - f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere verdragsluitende partij, die de vergunning beoordeelt, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften; of
 - g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere verdragsluitende partij. Tenzij anders overeengekomen door de verdragsluitende partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.
3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de verdragsluitende partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in overeenstemming met artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III

COMMERCIEËLE BEPALINGEN

Artikel 5

Tarieven

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de verdragsluitende partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire 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 overheidssubsidie of -steun.
2. Geen van de verdragsluitende partijen schrijft kennisgeving of indiening voor van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel.
3. Geen van de verdragsluitende partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door:
 - a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide verdragsluitende partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de verdragsluitende partijen, of
 - b. een luchtvaartmaatschappij van de ene verdragsluitende partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en dat van een ander land.
4. Wanneer een verdragsluitende partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere verdragsluitende partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek, en de verdragsluitende partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de verdragsluitende partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke verdragsluitende partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming blijft het oorspronkelijke tarief van kracht.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht:
 - a. op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstrekking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsmede andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
 - b. zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
 - c. dit luchtvervoer en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke verdragsluitende partij heeft (hebben) het recht de in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die verdragsluitende partij.
4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een concurrerende aanbieder te kiezen. Dit recht mag slechts worden beperkt door specifieke beperkingen qua beschikbare ruimte of capaciteit. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt bij de toegang tot self-handling of gronddiensten verricht door aanbieders behandeld op basis van non-discriminatie. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wet- en regelgeving van elke verdragsluitende partij en in het geval van het Europese deel van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie.
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de overeengekomen routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
 - a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing of lease-regelingen, met:
 - i. de luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde verdragsluitende partij;
 - ii. de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - iii. de luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
 - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land.
 - b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
 - c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerking bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
 - d. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de verdragsluitende partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - e. bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat;
 - f. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.
6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het aangewezen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide verdragsluitende partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of zee voor passagiers, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de verdragsluitende partijen of in derde lan-

den, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren.

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

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

Artikel 7

Verandering van luchtvaartuig

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

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.

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

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke verdragsluitende partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij nadelig beïnvloeden.

3. Elke verdragsluitende partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de verdragsluitende partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV
FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de verdragsluitende partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij aankomst op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, mits deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene verdragsluitende partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste verdragsluitende partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de verdragsluitende partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een verdragsluitende partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide verdragsluitende partijen kunnen op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die verdragsluitende partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

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

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

6. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, heffingen, rechten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op zijn grondgebied voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Panama dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 10

Gebruikersheffingen

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

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende voorzieningen en diensten op het gebied van luchthaven, luchthavenmilieu, luchtvaart en beveiliging van de luchtvaart op de luchthaven of binnen het

luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen omvatten, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Elke verdragsluitende partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en voorzieningen, en moedigt de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen en de luchtvaartmaatschappijen aan de informatie uit te wisselen die nodig kan zijn voor accurate toetsing van de redelijkheid van de heffingen in overeenstemming met de grondbeginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel.

Elke verdragsluitende partij moedigt de bevoegde inningsautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van voorstellen tot wijziging van gebruikersheffingen zodat de gebruikers in staat zijn hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen plaatsvinden.

4. Geen van de verdragsluitende partijen wordt geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij i. zij nalaat een heffing of praktijk die voorwerp is van een klacht van de andere verdragsluitende partij binnen een redelijke termijn te toetsen; of ii. na een dergelijke toetsing nalaat alle maatregelen te treffen die in haar vermogen liggen om heffingen of praktijken die onverenigbaar zijn met dit artikel ongedaan te maken.

Artikel 11

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht zonder voorafgaande toestemming het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten, bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

Op basis van wederkerigheid worden de inwisseling en overmaking van deze inkomsten zonder beperkingen toegestaan tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op het tijdstip waarop deze opbrengsten voor inwisseling en overmaking worden aangeboden, en er worden geen heffingen opgelegd anders dan de heffingen die gewoonlijk door banken worden opgelegd voor inwisseling of overmaking.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

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

HOOFDSTUK V

BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.

2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene verdragsluitende partij met betrekking tot immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of namens bemanningen, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere verdragsluitende partij, zodra deze op het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde verdragsluitende partij hebben verlaten.

3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Geen van de verdragsluitende partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij bij de toepassing van haar

voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

5. Elke verdragsluitende partij verschaft de andere verdragsluitende partij, op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn afgegeven of geldig verklaard in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de ene verdragsluitende partij, met inbegrip, in het geval van het Europese deel van Nederland, de wet- en regelgeving van de EU en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere verdragsluitende partij als geldig erkend mits de vereisten voor de afgifte of geldigverklaring van de bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumeisen.

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

Artikel 14

Veiligheid

1. Elke verdragsluitende partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere verdragsluitende partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien een verdragsluitende partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere verdragsluitende partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde verdragsluitende partij de andere verdragsluitende partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere verdragsluitende partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat binnen 15 dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 van dit Verdrag (Intrekking en schorsing van vergunningen).

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene verdragsluitende partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere verdragsluitende partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere verdragsluitende partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
- b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden bijgehouden en vastgelegd,

staat het de verdragsluitende partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke het bewijs of de vergunning ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere verdragsluitende partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke verdragsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij onmiddellijk te schorsen of

daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde verdragsluitende partij concludeert dat, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een verdragsluitende partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 15

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de verdragsluitende partijen opnieuw dat hun verplichtingen jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging integraal onderdeel uitmaken van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de verdragsluitende partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 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 en het Verdrag inzake het merken van kneedbare explosieven teneinde deze traceerbaar te maken, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart waartoe de verdragsluitende partijen toetreden.

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

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

4. Elke verdragsluitende partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen, voor het controleren van passagiers en hun handbagage en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden passende controles worden uitgevoerd op de bemanning, de lading (met inbegrip van ruimbagage) en de boordproviand en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging worden aangepast. Elke verdragsluitende partij stemt ermee in dat van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde veiligheidsnormen voor de luchtvaart in acht neemt of nemen die door de andere verdragsluitende partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere verdragsluitende partij. Elke verdragsluitende partij neemt tevens een verzoek van de andere verdragsluitende partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet of een dreiging bestaat 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, verlenen de verdragsluitende partijen elkaar bijstand door de communicatie en andere passende maatregelen te vergemakkelijken die bedoeld zijn om zo snel mogelijk en met zo min mogelijk risico voor mensenlevens aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

6. Wanneer een verdragsluitende partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere verdragsluitende partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde verdragsluitende partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere verdragsluitende partij. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 dagen na dat verzoek. Dit overleg dient gericht te zijn op het bereiken van overeenstemming over maatregelen die geschikt zijn voor het wegnemen van directere redenen tot zorg en het in het kader van de ICAO-beveiligingsnormen nemen van de nodige maatregelen voor het creëren van een passende veiligheidssituatie.

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

HOOFDSTUK VI

PROCEDURELE BEPALINGEN

Artikel 16

Dienstregeling

1. Geen van de verdragsluitende partijen eist dat tabellen, programma's voor vluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere verdragsluitende partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in artikel 8, tweede lid (Eerlijke concurrentie), of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de bijlage bij dit Verdrag.

2. Wanneer een verdragsluitende partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere verdragsluitende partij tot een minimum.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de verdragsluitende partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elke verdragsluitende partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de bijlage daarbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere verdragsluitende partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.

3. Dit Verdrag wordt gewijzigd bij een diplomatieke notawisseling en de wijzigingen worden van kracht op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving waarin beide verdragsluitende partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten is voldaan.

4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel, worden wijzigingen van sectie I 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 18

Beslechting van geschillen

1. Indien er tussen de verdragsluitende partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de verdragsluitende partijen dit in de eerste plaats te beslechten door middel van bilaterale onderhandelingen.

2. Indien de verdragsluitende partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de verdragsluitende partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke verdragsluitende partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsman-

nen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de verdragsluitende partijen. Elk van de verdragsluitende partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene verdragsluitende partij van de andere verdragsluitende partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht; over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de verdragsluitende partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart door een van de verdragsluitende partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De verdragsluitende partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

Duur en beëindiging

1. Elk van de verdragsluitende partijen kan te allen tijde de andere verdragsluitende partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere verdragsluitende partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de verdragsluitende partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere verdragsluitende partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) werkdagen na ontvangst van die mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.

2. Indien een door beide verdragsluitende partijen aanvaard multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.

3. De verdragsluitende partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor het Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van het Verdrag overeen te komen.

Artikel 22

Toepasselijkheid van het Verdrag

1. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland alsmede op het grondgebied van het Caribische deel van Nederland.

2. Het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama, ondertekend te Den Haag op 5 juli 1996, houdt op van toepassing te zijn op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Artikel 23

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag in tweevoud in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal hebben ondertekend, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

GEDAAN te Panama-Stad op 11 april 2015.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

MARK RUTTE

Voor de Republiek Panama:

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

BIJLAGE

Sectie 1 Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:
Alle punten in Nederland – alle tussenliggende punten – alle punten in de Republiek Panama – alle verder gelegen punten.
2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Panama:
Alle punten in de Republiek Panama – alle tussenliggende punten – alle punten in Nederland – alle verder gelegen punten.

Noot 1:

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij kunnen tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen achter punten op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, punten daartussen en verdergelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en met deze diensten adverteren en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de verdragsluitende partijen, met inbegrip van het vervoer van „eigen stopover“-verkeer;
- i. verkeer in transit via het grondgebied van de andere verdragsluitende partij verrichten; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig;

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de verdragsluitende partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes, zonder beperkingen ten aanzien van frequentie van de vluchten.

Noot 3:

Ingevolge artikel 16 van het Verdrag komen de verdragsluitende partijen overeen dat de Republiek Panama op grond van haar nationale wetgeving kennisgeving van schema's op niet-discriminatoire wijze vereist.

Sectie 2 Vijfde-vrijheidsverkeersrechten

Alle vrachtdiensten:

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke verdragsluitende partij hebben het recht volledig gebruik te maken van de vijfde-vrijheidsverkeersrechten naar elk tussen- en verder gelegen punt.

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama

Preamble

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Panama, hereinafter referred to as the Contracting Parties;

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

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in international air transport;

Desiring to conclude an Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama for Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

CHAPTER I

INTRODUCTION

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

- a. the term "Aeronautical Authorities" means: for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and the Environment of the Netherlands; for the Republic of Panama, the Civil Aviation Authority, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b. the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean: International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
- c. the term "Agreement" means: this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
- d. the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e. the term "Change of Aircraft" means: the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f. the term "the Convention" means: the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;
- g. the term "Designated Airline" means: the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement (Designation and Authorization);
- h. the term "Stores", means: articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i. the term "Price" means: any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
 - i. the conditions governing the availability and applicability of a Price; and
 - ii. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;

- j. the term "Territory" in relation to either Contracting Party shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Contracting Party;
 - k. the term "User Charge" means: a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
 - l. the term "Capacity" means: the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline(s);
 - m. the term "EU Member state" means: a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
 - n. the term "Caribbean part of the Netherlands" means: the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
 - o. the term "the Netherlands" means:
 - i. the European part of the Netherlands, and
 - ii. the Caribbean part of the Netherlands;
 - p. the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means: residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originated from the Caribbean part of the Netherlands.
2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

CHAPTER II

OBJECTIVES

Article 2

Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air transportation by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party:
- a. the right to fly across its Territory without landing;
 - b. the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
 - c. while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Contracting Party (cabotage).

Article 3

Designation and Authorization

1. Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more Airline(s) to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:
- a. in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - i. it is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law, and
 - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation, and
 - iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b. in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - i. it is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands, and
 - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands, and

- iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands;
 - c. in the case an Airline is designated by the Republic of Panama:
 - i. it is established in the Territory of the Republic of Panama and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Panama, and
 - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Panama, and
 - iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Republic of Panama and/or by nationals of the Republic of Panama;and that:
 - d. the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security);
 - e. the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Contracting Party:
- a. in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - i. it is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law, or
 - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation, or
 - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b. in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - i. it is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating licence in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands, or
 - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or maintained by the Netherlands, or
 - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands;
 - c. in the case an Airline is designated by the Republic of Panama:
 - i. it is not established in the Territory of the Republic of Panama or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Panama, or
 - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Republic of Panama, or
 - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Panama and/or by nationals of the Republic of Panama;
 - d. in case that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 12 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
 - e. in case the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security);
 - f. in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Contracting Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention; or
 - g. in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 15 (Aviation Security).

CHAPTER III
COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Prices

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
 - b. protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any Price to be charged by the designated Airline or Airlines of the other Contracting Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 4 below.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price charged or proposed to be charged by:
 - a. an Airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or
 - b. an Airline of one Contracting Party for international air transportation between the Territory of the other Contracting Party and that of any other country.
4. If either Contracting Party considers any such Price inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new Price shall not take effect nor continue to be in effect.

Article 6

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed:
 - a. to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airway bill, both its own tickets and/or airway bills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b. in the Territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/ or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;
 - c. to sell such transportation and ancillary or supplemental services and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Contracting Party, authorized to perform such services in the Territory of that Contracting Party.
4. Each Designated Airline shall have the right to perform its own ground handling in the Territory of the other Contracting Party ("self handling"), or, at its option, select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or capacity. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union law.

5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Contracting Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:

- a. the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
 - i. Airline(s) of the same Contracting Party;
 - ii. Airline(s) of the other Contracting Party, including domestic code share;
 - iii. Airline(s) of a third country;
 - iv. A cargo surface transportation provider of any country.
- b. the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- c. all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- d. the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Contracting Party designating that Airline;
- e. when holding out Air Services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.
- f. these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.

6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.

Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through Price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

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

Article 7

Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Contracting Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

Article 8

Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

Taxes, Customs Duties and Charges

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

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

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

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

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

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a Designated Airline of the Republic of Panama that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and the Territory of another European Union Member State.

Article 10

User Charges

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

2. User Charges imposed on the Airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport envi-

ronmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its Territory and the Airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the Airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article.

Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held to be in breach of a provision of this Article, unless: (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Transfer of Funds

1. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to transfer without prior approval, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

On a basis of reciprocity, the conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

2. The Designated Airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

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

CHAPTER V

REGULATORY PROVISIONS

Article 12

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 13

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, European laws and regulations, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licenses were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 14

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocation and Suspension of Authorization).

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any Aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Contracting Party on Services to or from the Territory of the other Contracting Party may, while within the Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Each Contracting Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other Services necessary for the safe operations of the Agreed Services.

Article 15

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their mutual obligations to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act specifically in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marketing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the standards of aviation security and, in so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their main place of business or permanent residence in their Territory, and the operators of airports in their Territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its Territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat. Each Contracting Party agrees that its Designated Airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this article, required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall provide mutual assistance by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. These consultations will be aimed at reaching an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of concern and at adopting, within the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its Territory, is retained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

CHAPTER VI

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 16

Timetable

1. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for flights nor operational plans by Designated Airline(s) of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of Article 8 (Fair Competition) or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement.

2. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party.

Article 17

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amending this Agreement and or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. This Agreement shall be amended through an exchange of diplomatic notes and the amendments shall come into force on the date of the later written notification in which the Contracting Parties have informed each other of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article any amendment of Section 1 of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the notes.

Article 18

Settlement of Disputes

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

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

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

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 19

Duration and Termination

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

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

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to the Agreement.

Article 22

Applicability of the Agreement

1. As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands as well as to the Territory of the Caribbean part of the Netherlands.
2. The Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama, signed The Hague July 5 1996, will cease to have effect on the date of entry into force of this Agreement.

Article 23

Entry into Force

This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

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

DONE in Panama City on April 11, 2015.

For the Kingdom of the Netherlands:

MARK RUTTE

For the Republic of Panama:

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

ANNEX

Section 1 Route Schedule

1. For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:
All Points in the Netherlands – All Intermediate points – All Points in the Republic of Panama – All points beyond.
2. For the Designated Airline(s) of the Republic of Panama:
All Points in the Republic of Panama – all Intermediate points – All Points in the Netherlands – All points beyond.

Note 1:

The designated airline(s) of each Contracting Party may on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. terminate any or all of their services in the Territory of the other Contracting Party;
- c. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d. serve intermediate and beyond point and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;
- e. omit stops at any point or points;
- f. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g. serve points behind any point in its Territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h. make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Contracting Party, including the carriage of "own stopover" traffic;
- i. carry transit traffic through the other Contracting Party's Territory; and
- j. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

Note 2:

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency of operations.

Note 3:

Pursuant to article 16 of the Agreement the Contracting Parties agree that the Republic of Panama based on its national legislation requires the notification of schedules on a non discriminatory basis.

Section 2 Fifth freedom rights

All cargo services:

The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to operate full fifth freedom traffic rights on any intermediate point and any beyond point.

[TEXT IN SPANISH – TEXTE EN ESPAGNOL]

Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá

Preámbulo

El Reino de los Países Bajos

y

la República de Panamá, que se denominarán en lo sucesivo las Partes Contratantes;

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

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

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

Deseando celebrar un Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá sobre servicio aéreo entre sus respectivos territorios y más allá de ellos;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Artículo 1

Definiciones

1. Para los efectos de este Acuerdo:

- a. el término «autoridades aeronáuticas» significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Medio Ambiente de los Países Bajos; para la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil o, en cualquiera de los casos, la persona u organismo autorizados para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
 - b. los términos «servicio acordado» y «ruta especificada» significan respectivamente: los servicios aéreos internacionales de acuerdo con este Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo;
 - c. el término «Acuerdo» significa: este Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación de este Acuerdo, y cualquier modificación del Acuerdo o el Anexo;
 - d. los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» tendrán los significados que se les atribuye respectivamente en el artículo 96 del Convenio;
 - e. el término «cambio de aeronave» significa: la operación de uno de los servicios acordados por parte de una línea aérea designada, de modo que uno o más tramos de la ruta especificada se vuelen en una aeronave distinta;
 - f. el término «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 de conformidad con el artículo 90 del Convenio, y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por las mismas;
 - g. el término «línea aérea designada» significa: la línea aérea designada y autorizada conforme al artículo 3 de este Acuerdo (Designación y Autorización);
 - h. el término «aprovisionamientos» significa: artículos fungibles para uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los comestibles;
 - i. el término «precio» significa: cualquier cantidad (con excepción de las tasas gubernamentales) cobrada o por cobrar por la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo), incluidos:
 - i. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
 - ii. los cargos y condiciones por cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que sea ofrecido por la línea aérea;
 - j. el término «territorio» en relación con cualquiera de las Partes Contratantes se considerará que está formado por las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de la Parte Contratante;
 - k. el término «carga al usuario» significa: un gravamen que se impone a las líneas aéreas por la provisión de los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.
 - l. el término «capacidad» significa: la combinación de la frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s);
 - m. el término «Estado miembro de la UE» significa: un Estado que sea actualmente o en el futuro una parte Contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
 - n. el término «parte caribeña de los Países Bajos» significa: las islas de Bonaire, Sint Eustatius y Saba;
 - o. el término «los Países Bajos» significa:
 - i. la Parte europea de los Países Bajos y
 - ii. la Parte caribeña de los Países Bajos;
 - p. el término «residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» significa: residentes originarios de la parte caribeña de los Países Bajos que tengan la nacionalidad del Reino de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable a la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

Artículo 2

Concesión de derechos

1. A menos que se especifique algo distinto en el Anexo, cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo por parte de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:
- a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar en él;
 - b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c. mientras opere un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo, conjunta o separadamente, en el tráfico internacional.

2. Ninguna disposición del párrafo 1 de este artículo podrá ser interpretada como una concesión a la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante de derechos de cabotaje entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar mediante notificación por escrito enviada a la otra Parte Contratante por vía diplomática, una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo, así como a sustituir por otra a una línea aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante deberá conceder sin demora a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación que correspondan, con sujeción a las disposiciones de este artículo, siempre que:

- a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. esté establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea, y
 - ii. el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación, y
 - iii. la línea aérea sea, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio, o por nacionales de dichos Estados;
- b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. que esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la parte caribeña de los Países Bajos, y
 - ii. que los Países Bajos ejerzan y mantengan el control reglamentario efectivo de la línea aérea, y
 - iii. que la línea aérea sea, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, y esté efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;
- c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Panamá:
 - i. que esté establecida en el territorio de la República de Panamá y posea una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República de Panamá, y
 - ii. que la República de Panamá ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea, y
 - iii. que la línea aérea sea, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, y esté efectivamente controlada por la República de Panamá o por nacionales de la República de Panamá; y que:
- d. el Gobierno que designe a la línea aérea mantenga y aplique las normas establecidas en el artículo 14 (Seguridad) y en el artículo 15 (Seguridad de la Aviación);
- e. la línea aérea designada esté preparada para cumplir las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que evalúe la solicitud o solicitudes.

3. Al recibir la autorización de operación señalada en el párrafo 2 de este artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n), en cualquier momento, iniciar la operación de los servicios acordados, tanto una parte de ellos como su totalidad, siempre que cumpla(n) con lo dispuesto en este Acuerdo.

Artículo 4

Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante:

- a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. si no está establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos en virtud de los Tratados de la Unión Europea o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con la legislación de la Unión Europea, o
 - ii. si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación, o

- iii. si la línea aérea no es, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, o no está efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio, o por nacionales de dichos Estados;
 - b. en el caso de una línea aérea en la Parte caribeña de los Países Bajos, que haya sido designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. si no está establecida en la Parte caribeña de los Países Bajos y no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes correspondientes para la Parte caribeña de los Países Bajos, o
 - ii. si los Países Bajos no ejercen o mantienen el control reglamentario efectivo de la línea aérea, o
 - iii. si la línea aérea no es, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, o no está efectivamente controlada por residentes de la Parte caribeña de los Países Bajos;
 - c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Panamá:
 - i. si no está establecida en el territorio de la República de Panamá o no posee una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes aplicables de la República de Panamá, o
 - ii. si la República de Panamá no ejerce o no mantiene el control reglamentario efectivo de la línea aérea, o
 - iii. si la línea aérea no es, directamente o a través de una participación mayoritaria, propiedad de, o no está efectivamente controlada por la República de Panamá o por nacionales de la República de Panamá;
 - d. en el caso de que dicha línea aérea no haya cumplido las leyes y los reglamentos a los que se refiere el artículo 12 (Aplicación de las Leyes, Reglamentos y Procedimientos) de este Acuerdo;
 - e. en el caso de que la otra Parte Contratante no mantenga y aplique las normas establecidas en el artículo 14 (Seguridad) y en el artículo 15 (Seguridad de la Aviación);
 - f. en caso de que esa línea aérea no reúna las condiciones que exijan las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede la autorización, en virtud de las leyes y reglamentos que estas autoridades apliquen normalmente y de forma razonable a la prestación de servicios aéreos internacionales, de acuerdo con el Convenio; o
 - g. en caso de que la línea aérea actúe incumpliendo de otra forma las condiciones prescritas en este Acuerdo.
2. A menos que se requiera una acción inmediata para evitar que se prolongue el incumplimiento del párrafo 1 de este artículo, los derechos establecidos por este artículo se ejercerán solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario, dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibo de la solicitud.
3. Este artículo no limita los derechos que tienen cualquiera de las Partes Contratantes de retirar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 (Seguridad de la Aviación).

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES COMERCIALES

Artículo 5

Precios

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada una de las líneas aéreas designadas establezca los precios del transporte aéreo en función de consideraciones comerciales del mercado correspondiente. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
- a. la prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorios;
 - b. la protección de los consumidores frente a precios irrazonablemente altos o restrictivos, debidos al abuso de una posición dominante; y
 - c. la protección de las líneas aéreas frente a precios artificialmente bajos por causa de subvenciones o ayudas gubernamentales directas o indirectas.
2. Ninguna de las Partes Contratantes podrá exigir la notificación o registro de los precios que vaya(n) a cobrar una o varias líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Los precios podrán permanecer en vigor a menos que exista disconformidad con los mismos en virtud del siguiente párrafo 4.
3. Ninguna de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente para evitar que entre en vigor o que continúe vigente un precio que cobre o se proponga cobrar:
- a. una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes Contratantes, o
 - b. una línea aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que dicho precio no es consecuente con las consideraciones consignadas en el párrafo 1 de este artículo, pedirá que se celebren consultas y notificará lo antes posible a la otra Parte Contratante las razones de su descontento. Estas consultas deberán celebrarse dentro de los treinta (30) días posteriores al recibo de la solicitud y las Partes Contratantes colaborarán para obtener la información necesaria para lograr una solución razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio sobre el cual se ha presentado una notificación de descontento, cada Parte Contratante se esforzará lo posible para llevar a la práctica el acuerdo en cuestión. Si no se alcanza dicho acuerdo mutuo, el nuevo precio no entrará en vigor ni seguirá vigente.

Artículo 6

Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) de cada Parte Contratante:
 - a. que abra(n) oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios (incluido el derecho a vender y a expedir cualquier billete o conocimiento de envío aéreo, tanto sus propios billetes o conocimientos de envío aéreo como los de cualquier otra línea aérea), así como otras instalaciones necesarias para proporcionar el transporte aéreo;
 - b. que se encargue(n) de la venta de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o suplementarios en el territorio de la otra Parte Contratante, tanto directamente como a través de sus agentes o de otras líneas aéreas, según su propia discreción;
 - c. que venda(n) dichos servicios de transporte y dichos servicios auxiliares o suplementarios y que toda persona sea libre de adquirir el transporte o los servicios citados en cualquier moneda.
2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante podrá(n) introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda(n) necesitar en relación con la prestación de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios.
3. Estas exigencias de personal podrán, a elección de la línea aérea designada, ser cubiertas por su propio personal o mediante la utilización de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar los citados servicios en el territorio de esa Parte Contratante.
4. Cada línea aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante (autoasistencia) o bien, si lo prefieren, a elegir entre los proveedores competidores que proporcionen servicios de asistencia en tierra totales o parciales. Este derecho únicamente estará sometido a las restricciones derivadas de las limitaciones específicas de espacio o capacidad disponibles. Cada línea aérea designada recibirá un tratamiento no discriminatorio en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores. Las actividades de asistencia en tierra se realizarán de acuerdo con las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes, incluida la legislación de la Unión Europea en el caso de la parte europea de los Países Bajos.
5. Al operar u ofrecer los servicios aéreos en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa bajo las siguientes condiciones:
 - a. los acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa podrán incluir, sin limitación, acuerdos de bloqueo de espacio (*block space*), código compartido (*code-sharing*) y contratos de leasing, con:
 - i. línea(s) aérea(s) de la misma Parte Contratante;
 - ii. línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante, incluidos códigos compartidos de vuelos nacionales;
 - iii. línea(s) aérea(s) de un tercer país;
 - iv. un proveedor de transportes de carga por superficie de cualquier país.
 - b. la(s) línea(s) aérea(s) operadora(s) que participen en acuerdos de comercialización cooperativa deberán poseer los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de ruta y los derechos de capacidad y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
 - c. todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de comercialización cooperativa deberán poseer los derechos de ruta subyacentes, y deberán cumplir los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos;
 - d. la capacidad total explotada por los servicios aéreos prestados en virtud de este tipo de acuerdos se imputará solamente a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que haya designado la(s) línea(s) aérea(s) operadora(s). La capacidad ofrecida por la(s) línea(s) aérea(s) comercializadora(s) de dichos servicios no se imputará a los derechos de capacidad de la Parte Contratante que haya designado dicha línea aérea;
 - e. cuando ofrezca la venta de servicios aéreos en virtud de dichos acuerdos, la línea aérea en cuestión o su agente comunicarán con claridad al comprador en el punto de venta qué línea aérea será la línea aérea operadora de cada sector del servicio y con qué línea(s) aérea(s) establece el comprador una relación contractual.

f. estas disposiciones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y de carga.

6. Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, se permitirá sin ninguna restricción a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) y a los proveedores indirectos de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes que empleen en relación con el transporte aéreo internacional todo tipo de transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo, hasta y desde cualquier punto de los territorios de cualquiera de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hasta y desde todos los aeropuertos con instalaciones de aduana e incluido, cuando sea de aplicación, el derecho a transportar carga y correo bajo garantía en virtud de las leyes y reglamentos aplicables.

Los citados pasajeros, equipaje, carga y correo, sean trasladados por superficie o por aire, tendrán acceso a las unidades de aduana y las instalaciones del aeropuerto. Las línea(s) aérea(s) designada(s) podrán optar entre realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de acuerdos con otros proveedores de transporte de superficie, incluido el transporte de superficie explotado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Estos servicios intermodales pueden ser ofrecidos a un solo precio general, que combine el precio del transporte aéreo y de superficie, siempre que a los pasajeros y transportistas no se les haga llegar a conclusiones erróneas sobre los hechos relacionados con el citado transporte.

7. Las actividades mencionadas en este artículo se realizarán de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables de la otra Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos, esto incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

Artículo 7

Cambio de aeronave

1. En todos y cada uno de los segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación relativa al cambio del tipo o el número de aeronave utilizada, en cualquier punto de la ruta especificada, siempre que, en la dirección de salida, el transporte a partir del punto de cambio sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y que, en la dirección de entrada, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea sea una continuación del transporte a partir del citado punto.

2. Para los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá emplear su propio equipo y equipo arrendado, de acuerdo con las normas nacionales, y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa con otras líneas aéreas.

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

Artículo 8

Competencia leal

1. Cada una de las Partes Contratantes permitirá que cada una de las líneas aéreas designada(s) tenga(n) oportunidades justas e iguales de competir para llevar a cabo el transporte aéreo regulado por este Acuerdo.

2. Cada una de las Partes Contratantes emprenderá todas las acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o las prácticas de competencia desleal que afecten negativamente la posición competitiva de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada que determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, partiendo de consideraciones comerciales en el mercado correspondiente. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave que exploten la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, excepto si así lo exigen razones de aduanas, técnicas, operativas o medioambientales, en virtud de condiciones uniformes conforme al artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante un requisito de primera denegación (*first refusal requirement*), el establecimiento de un coeficiente de vuelo (*uplift ratio*), tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que sean incompatibles con los objetivos de este Acuerdo.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 9

Impuestos, derechos aduaneros y exacciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, aprovisionamiento y material publicitario y promocional a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos, según el principio de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, de las tasas de inspección y de otros derechos o exacciones similares, nacionales o locales, exigibles a la llegada al territorio de la Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Por lo que se refiere al equipo habitual, repuestos, suministros de combustible y lubricantes y aprovisionamientos introducidos en el territorio de una Parte Contratante por, o en nombre de una línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, o que se encuentren a bordo de la aeronave explotada por dicha línea aérea designada, y que estén destinados únicamente para su uso a bordo de esa aeronave mientras se realizan servicios aéreos internacionales, estarán exentos de derechos y exacciones, incluidos los derechos aduaneros y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando esos suministros se vayan a utilizar en partes del viaje situadas por encima del territorio de la Parte Contratante en la que se subieron a bordo. Podrá exigirse que los artículos anteriormente mencionados se mantengan sometidos a vigilancia o control aduanero. Las disposiciones de este párrafo no podrán interpretarse de forma que una Parte Contratante pueda ser obligada a reembolsar derechos aduaneros que ya se hayan recaudado sobre los bienes mencionados.

3. El equipo habitual de vuelo de las aeronaves, los repuestos, los suministros de combustibles y lubricantes y los aprovisionamientos que permanezcan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes solamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante que, en tal caso, podrán exigir que estos materiales se mantengan bajo su vigilancia hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos semejantes.

5. Las exenciones recogidas en este artículo también se aplicarán cuando una línea(s) aérea(s) designada(s) de una de las Partes Contratantes haya contratado con otra línea aérea que disfrute de exenciones similares de la otra Parte Contratante, la cesión o la transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo.

6. Nada en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, sin discriminación, impuestos, derechos, exacciones, tasas o gravámenes al combustible suministrado en su territorio para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada de la República de Panamá que opere entre un punto en el territorio de la parte europea de los Países Bajos y el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 10

Tasas de usuario

1. Las tasas de usuario que puedan ser impuestas o controladas por las autoridades u organismos competentes que las apliquen en cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante deberán ser justas y razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, dichas tasas de usuario se calcularán para las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables de que pueda gozar cualquier otra línea aérea en el momento en que las tasas se calculen.

2. Las tasas de usuario impuestas a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no podrán exceder, el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos competentes que las apliquen la provisión de las instalaciones y la prestación de servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la seguridad de la aviación, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario. Dichos costes íntegros podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan las tasas se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes para aplicar las tasas y la(s) línea(s) aérea(s) que utilice(n) los servicios e instalaciones, y animará a dichas autoridades u organismos competentes para aplicar las tasas y a la(s) línea(s) aérea(s) a que intercambie(n) la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los párrafos (1) y (2) del presente artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades competentes para aplicar las tasas a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de dichas tasas, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúe el cambio.

4. No se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición de este artículo a menos que: (i) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante, o (ii) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir cualquier tasa o práctica incompatibles con este artículo.

Artículo 11

Transferencia de fondos

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir sin necesidad de autorización previa, desde el territorio de venta a su propio territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos conseguidos en el territorio de venta. Se incluirán en las citadas transferencias netas los ingresos procedentes de las ventas de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o suplementarios, realizadas directamente o a través de agentes, y los intereses comerciales normales logrados sobre los citados ingresos mientras se encuentren en depósito esperando su transferencia.

Según el principio de reciprocidad, la conversión y el envío de dichos ingresos estarán permitidos sin restricciones por el tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes, que esté en vigor en el momento en que dichos ingresos se presenten para su conversión y envío, y no estarán sometidos a ninguna tasa con excepción de las aplicadas normalmente por los bancos por la realización de una conversión y un envío de este tipo.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrán derecho a efectuar la transferencia efectiva una vez hayan recibido la autorización.

3. Dichas transferencias se realizarán conforme a la legislación aplicable de la Parte Contratante en cuestión.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES NORMATIVAS

Artículo 12

Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos

1. Al entrar en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y hasta el momento en que abandonen dicho territorio, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante deberán observar las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes con respecto a la admisión o la entrada en su territorio, o a la salida de su territorio, de aeronaves implicadas en servicios aéreos internacionales, o sobre el manejo y la navegación de dichas aeronaves.

2. Al entrar en el territorio de cada una de las Partes Contratantes y hasta el momento en que abandonen el territorio de dicha Parte Contratante, las tripulaciones, los pasajeros, la carga o el correo transportado en las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de cada una de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes o cualquier otro documento de viaje autorizado, entrada, autorizaciones, aduanas y cuarentena.

3. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito por el territorio de cualquier Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para esos fines, no serán sometidos más que a un control simplificado, excepto en lo relativo a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designadas de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares, o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y servicios de tráfico aéreo y de instalaciones similares bajo su control.

5. Cuando lo solicite una Parte Contratante, la otra Parte Contratante proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes a los que se refiere este Acuerdo.

Artículo 13

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidos o convalidados conforme a las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, incluidos en el caso de la parte europea de los Países Bajos las leyes y reglamentos europeos, y que estén todavía vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los efectos de prestar los servicios acordados, siempre y cuando los requisitos conforme a los cuales fueron expedidos o convalidados dichos certificados o licencias igualen o excedan los requisitos mínimos establecidos en virtud del Convenio de Chicago.

No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y de las licencias concedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante, cuando se trate de sobrevolar su propio territorio.

Artículo 14

Seguridad

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar, en todo momento, consultas sobre las normas de seguridad en cualquier materia relativa a la tripulación, las aeronaves o su explotación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud.

2. Si, después de las citadas consultas, una Parte Contratante llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene eficazmente y no aplica, en cualquiera de dichas materias, normas de seguridad que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctoras adecuadas. La no adopción por la otra Parte Contratante de las medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o en el plazo superior que se acuerde será motivo para la aplicación del artículo 4 de este Acuerdo (Revocación y Suspensión de la Autorización).

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, o en nombre de dichas líneas aéreas en virtud de un contrato de arrendamiento, en servicios con destino o procedencia en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser objeto, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, de un examen a cargo de los representantes autorizados de esta otra Parte Contratante, realizado a bordo y por la parte exterior de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (inspecciones en pista), siempre y cuando ello no ocasione una demora injustificada.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en pista de este tipo da lugar a:

- a. graves reparos sobre el cumplimiento de una aeronave o la explotación de la misma de las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio; o
 - b. graves reparos en cuanto a que existe una falta de mantenimiento y aplicación eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,
- la Parte Contratante que realice la inspección podrá llegar a la conclusión, a efectos del artículo 33 del Convenio, de que los requisitos según los cuales se expidieron o convalidaron el certificado o licencias correspondientes a dicha aeronave o a su tripulación, o los requisitos según los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de que el representante de una línea o líneas aéreas de una Parte Contratante deniegue el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave explotada por esa línea o líneas aéreas, de conformidad con el anterior párrafo 3, la otra Parte Contratante podrá deducir que están justificados los graves reparos a que se hace referencia en el anterior párrafo 4 y llegar a las conclusiones mencionadas en ese párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante determine, como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, la denegación de acceso para una inspección en pista, consultas o por otro motivo, que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la línea aérea.

7. Toda medida tomada por una Parte Contratante en virtud de los anteriores párrafos 2 o 6 se suspenderá una vez que cesen los motivos para la adopción de dicha medida.

8. Cada Parte Contratante se encargará de que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) reciban servicios de comunicación, de aviación y meteorológicos y cualquier otro servicio necesario para operar de forma segura los servicios acordados.

Artículo 15

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo complementario de este último para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro acuerdo en materia de seguridad de la aviación que llegue a ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante exigirá que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores que tengan su principal lugar de negocios o su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las normas sobre seguridad de la aviación incluirá toda diferencia que haya sido notificada por la Parte Contratante en cuestión.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave, inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para realizar controles adecuados de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes) y los aprovisionamientos, antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas son apropiadas para cubrir cualquier aumento del grado de amenaza. Cada Parte Contratante conviene que exigirá a su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) que observe(n) las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 de este artículo, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada en, salida de, o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte las medidas especiales de seguridad que sean razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término a dicho incidente o amenaza, de la forma más rápida posible y con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días a partir de dicha solicitud. Estas consultas tendrán como objetivo alcanzar un acuerdo sobre las medidas apropiadas para eliminar los motivos de preocupación más inmediatos y para adoptar, dentro del marco de las normas de seguridad de la OACI, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad apropiadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere viables para asegurar que una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que haya aterrizado en su territorio, sea retenida en tierra, a menos que su marcha venga exigida por el deber fundamental de proteger la vida humana. Siempre que sea viable, dichas medidas se tomarán a partir de consultas mutuas.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES PROCEDIMENTALES

Artículo 16

Horarios

1. Ninguna Parte Contratante exigirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante que presente(n) horarios, programas de vuelos o planes operativos para su aprobación, excepto en los casos en los que se exija de forma no discriminatoria para poder aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del artículo 8 (Competencia Leal) o si se autoriza expresamente en el Anexo de este Acuerdo.
2. Si una Parte Contratante exige la presentación de estos documentos para fines informativos, reducirá al máximo las cargas administrativas de los procedimientos y requisitos de presentación sobre los intermediarios de transporte aéreo y la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante.

Artículo 17

Consultas y modificaciones

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de cuando en cuando, con un espíritu de estrecha colaboración, con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas para modificar este Acuerdo o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la petición, a menos que se acuerde algo diferente. Las citadas consultas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia.
3. Este Acuerdo será modificado mediante el intercambio de notas diplomáticas y las modificaciones entrarán en vigor en la fecha de la última notificación escrita en la cual las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente del cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 de este artículo, cualquier modificación de la Sección 1 del Anexo de este Acuerdo será acordada por escrito entre las autoridades aeronáuticas, mediante un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas.

Artículo 18

Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán por solucionarla, en primer lugar, mediante negociaciones bilaterales.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado de común acuerdo por los dos árbitros así nombrados, siempre que dicho tercer árbitro no sea nacional de una de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia; el tercer árbitro se acordará dentro de un plazo posterior de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si no se acuerda la designación del tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada de conformidad con el párrafo 2 de este artículo.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19

Duración y denuncia

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante, en cualquier momento y a través de canales diplomáticos, su decisión de denunciar el presente Acuerdo.

2. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el Acuerdo se extinguirá doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la notificación, a menos que la notificación de denuncia sea retirada de mutuo acuerdo por las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de denuncia, esta se considerará recibida catorce (14) días hábiles después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 20

Registro en la OACI

Este Acuerdo se registrará ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. A este Acuerdo se le aplicarán las disposiciones del Convenio.

2. En caso de concluirse algún acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, sobre cualquier asunto cubierto por este Acuerdo, las disposiciones relevantes de ese acuerdo o convenio multilateral prevalecerán sobre las disposiciones relevantes de este Acuerdo.

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

Artículo 22

Aplicabilidad del Acuerdo

1. Por lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos y al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

2. El Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá, firmado en La Haya el 5 de julio de 1996, dejará de surtir efectos en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

Artículo 23

Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito de que han cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales exigidos en sus respectivos países para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo por duplicado en los idiomas inglés, neerlandés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de diferencias de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

HECHO en la ciudad de Panamá, el 11 de abril 2015.

Por el Reino de los Países Bajos:

MARK RUTTE

Por la República de Panamá:

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

ANEXO

Sección 1 Cuadro de rutas

1. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) del Reino de los Países Bajos:
Todos los puntos en los Países Bajos – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en la República de Panamá – Todos los puntos más allá.
2. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República de Panamá:
Todos los puntos en la República de Panamá – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en los Países Bajos – Todos los puntos más allá.

Nota 1:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante podrá(n), en todos los vuelos, y según su propia elección:

- a. explotar vuelos en una o en las dos direcciones;
- b. terminar alguno de sus servicios o todos ellos, en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c. combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una misma aeronave;
- d. servir a puntos intermedios y puntos más allá en los territorios de las Partes Contratantes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e. omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- f. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves, en cualquier punto;
- g. servir a puntos más allá de cualquier punto en su territorio, cambiando o sin cambiar de aeronave o de número de vuelo y mantener y publicitar esos servicios al público como servicios completos;
- h. hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, incluido llevar su propio «tráfico de parada-estancia»;
- i. llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante; y
- j. combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente del lugar de origen de dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de llevar tráfico que sea también permisible en virtud de este Acuerdo, siempre que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que haya designado la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:

Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designadas de cada Parte Contratante que explote(n) vuelos en las rutas mencionadas anteriormente, sin restricciones de frecuencia de operaciones.

Nota 3:

Conforme al artículo 16 del Acuerdo, las Partes Contratantes acuerdan que la República de Panamá requiere según su legislación nacional la notificación de horarios, de forma no discriminatoria.

Sección 2 Derechos de la quinta libertad

Todos los servicios de carga:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a explotar con plenos derechos de tráfico de quinta libertad cualquier punto intermedio y cualquier punto más allá.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA REPUBLIQUE DU PANAMA

Préambule

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Panama, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation internationale,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté en matière de transport aérien international,

Désireux de conclure un Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Panama relatif aux services aériens entre leurs pays respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I. INTRODUCTION

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord :

- a. L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des infrastructures et de l'environnement des Pays-Bas, et dans le cas de la République du Panama, l'autorité de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;
- b. Les expressions « services convenus » et « route indiquée » désignent les services aériens internationaux en vertu des dispositions du présent Accord et la route indiquée à l'annexe jointe au présent Accord, respectivement ;
- c. Le terme « Accord » désigne le présent Accord, l'annexe qui l'accompagne, ainsi que toute modification qui peut leur être apportée ;
- d. Les expressions « services aériens », « service aérien international » et « compagnie aérienne » ont le sens que leur attribue respectivement l'article 96 de la Convention ;
- e. L'expression « changement d'aéronef » s'entend de l'exploitation d'un des services convenus par une compagnie aérienne désignée de telle manière qu'un ou plusieurs secteurs de la route indiquée sont desservis par des aéronefs différents ;
- f. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les

annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement des annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94 de cette Convention, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les Parties contractantes ou ont été ratifiés par celles-ci ;

- g. L'expression « compagnie aérienne désignée » désigne toute compagnie aérienne qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord (Désignation et autorisation) ;
 - h. Le terme « provisions » désigne les articles prêts à la consommation, destinés à être utilisés ou vendus à bord de l'aéronef en cours de vol, ainsi que les fournitures requises pour les provisions de bord ;
 - i. Le terme « tarif » s'entend de toute somme, à l'exception des prélèvements gouvernementaux, payée ou à payer aux compagnies aériennes désignées, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers, de leurs bagages et de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris :
 - i. Les conditions régissant l'établissement et l'application d'un tarif ; et
 - ii. Le coût des services auxiliaires offerts au cours du transport par les compagnies aériennes, et des conditions de leur prestation ;
 - j. Le terme « territoire », concernant l'une ou l'autre Partie contractante, désigne les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de la Partie contractante ;
 - k. L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance que les compagnies aériennes doivent acquitter pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté ;
 - l. Le terme « capacité » désigne la combinaison entre la fréquence hebdomadaire et le type d'aéronef (sa configuration) utilisé sur la route proposée au public par la compagnie aérienne désignée ;
 - m. L'expression « État membre de l'UE » désigne un État étant actuellement partie contractante au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou qui y sera partie à l'avenir ;
 - n. L'expression « partie caribéenne des Pays-Bas » désigne les îles Bonaire, Saint-Eustache et Saba ;
 - o. Le terme « Pays-Bas » désigne :
 - i. La partie européenne des Pays-Bas ; et
 - ii. La partie caribéenne des Pays-Bas ;
 - p. L'expression « résidents de la partie caribéenne des Pays-Bas » désigne les résidents ayant la nationalité du Royaume des Pays-Bas venant de la partie caribéenne des Pays-Bas.
2. La législation applicable à la partie européenne des Pays-Bas inclut la législation applicable de l'Union européenne.

CHAPITRE II. OBJECTIFS

Article 2. Octroi des droits

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services de transport aérien internationaux par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante :

- a. Le droit de survoler son territoire sans atterrir ;
- b. Le droit d'y faire des escales à des fins non commerciales ; et
- c. Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante (cabotage).

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie, par écrit et par voie diplomatique, une ou plusieurs compagnies aériennes pour exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées en annexe, et de remplacer une compagnie aérienne désignée par une autre.

2. À la réception de cette désignation, chaque Partie contractante accorde sans délai à la compagnie aérienne ainsi désignée par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation nécessaires, sous réserve des dispositions du présent article, à condition :

- a. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas dans la partie européenne des Pays-Bas :
 - i. Qu'elle soit établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas soumis aux traités de l'Union européenne et est titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; et
 - ii. Qu'elle fasse l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - iii. Qu'elle soit détenue, directement ou par participation majoritaire, et contrôlée effectivement par des États membres de l'UE ou l'Association européenne de libre-échange et/ou par des ressortissants de ces États ;
- b. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas dans la partie caribéenne des Pays-Bas :
 - i. Qu'elle soit établie dans la partie caribéenne des Pays-Bas et soit titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation en vigueur dans la partie caribéenne des Pays-Bas ; et

- ii. Qu'elle fasse l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par les Pays-Bas ; et
 - iii. Qu'elle soit détenue, directement ou par participation majoritaire, et contrôlée effectivement par des résidents de la partie caribéenne des Pays-Bas ;
 - c. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par la République du Panama :
 - i. Qu'elle soit établie sur le territoire de la République du Panama et soit titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation applicable de la République du Panama ; et
 - ii. Qu'elle fasse l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par la République du Panama ; et
 - iii. Qu'elle soit détenue, directement ou par participation majoritaire, et effectivement contrôlée par la République du Panama et/ou par des ressortissants panaméens ;
- et que :
- d. Le Gouvernement qui désigne la compagnie aérienne adopte et assure le suivi des normes énoncées aux articles 14 (Sécurité) et 15 (Sûreté de l'aviation) ;
 - e. La compagnie aérienne désignée est en mesure de remplir les conditions prescrites conformément aux lois et règlements qui normalement appliquées à l'exploitation du transport aérien international dans la Partie contractante qui étudie la ou les demandes.

3. À la réception de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, la compagnie aérienne désignée peut, à tout moment, commencer l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord.

Article 4. Révocation et suspension de l'autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante les autorisations d'exploitation, de les révoquer, de les suspendre, ou de les limiter :
- a. Pour une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas dans la partie européenne des Pays-Bas :
 - i. Si elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume des Pays-Bas soumis aux traités de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ; ou
 - ii. Si elle ne fait pas l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien ou si l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
 - iii. Si la compagnie aérienne désignée n'appartient pas, directement ou par participation majoritaire, à des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou à des ressortissants de ces États qui la contrôlent effectivement ;

- b. Pour une compagnie aérienne désignée par le Royaume des Pays-Bas dans la partie caribéenne des Pays-Bas :
 - i. Si elle n'est pas établie dans la partie caribéenne des Pays-Bas et n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation en vigueur dans la partie caribéenne des Pays-Bas ; ou
 - ii. Si elle ne fait pas l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par les Pays-Bas ; ou
 - iii. Si elle n'est pas détenue, directement ou par participation majoritaire, ou contrôlée effectivement par des résidents de la partie caribéenne des Pays-Bas ;
- c. Pour une compagnie aérienne désignée par la République du Panama :
 - i. Si elle n'est pas établie sur le territoire de la République du Panama et n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation applicable de la République du Panama ; ou
 - ii. Si elle ne fait pas l'objet d'un contrôle réglementaire effectif exercé et assuré par la République du Panama ; ou
 - iii. Si elle n'est pas détenue, directement ou par participation majoritaire, ou effectivement contrôlée par la République du Panama et/ou par des ressortissants panaméens ;
- d. Si la compagnie aérienne ne respecte pas les lois et règlements visés à l'article 12 (Application des lois, règlements et procédures) du présent Accord ;
- e. Si l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure le suivi des normes établies aux articles 14 (Sécurité) et 15 (Sûreté de l'aviation) ;
- f. Si ladite compagnie aérienne ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la Partie contractante délivrant l'autorisation la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement aux services aériens internationaux en vertu de la Convention ; ou
- g. Si la compagnie aérienne ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. À moins qu'une action immédiate ne soit indispensable pour empêcher d'autres violations des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Ces consultations débutent dans les 60 jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque Partie contractante de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 15 (Sûreté de l'aviation).

CHAPITRE III. DISPOSITIONS COMMERCIALES

Article 5. Tarifs

1. Les deux Parties contractantes autorisent les compagnies aériennes désignées à établir les tarifs appliqués au transport aérien sur la base des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a. Prévenir l'application de tarifs ou pratiques excessivement discriminatoires ;
- b. Protéger les consommateurs de prix indûment élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante ; et
- c. Protéger les compagnies aériennes de tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'appuis gouvernementaux directs ou indirects.

2. Aucune des Parties contractantes n'exige la notification ni le dépôt des tarifs d'une compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante va appliquer. Les tarifs peuvent rester en vigueur indéfiniment, à moins qu'ils ne soient désapprouvés ultérieurement conformément aux dispositions du paragraphe 4 ci-dessous.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend de mesures unilatérales pour prévenir la mise en application ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué par :

- a. Une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes ; ou
- b. Une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire de tout autre pays tiers.

4. Si une Partie contractante estime qu'un de ces tarifs est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1 du présent article, elle demande, dès que possible, la tenue de consultations et notifie à l'autre Partie contractante les raisons de son insatisfaction. Ces consultations ont lieu au plus tard 30 jours après réception de la demande et les Parties contractantes coopèrent pour obtenir les renseignements nécessaires au règlement de la question. Si les Parties contractantes parviennent à un accord à propos d'un tarif pour lequel un avis d'insatisfaction a été donné, chaque Partie contractante fait de son mieux pour le mettre en application. Sans un tel accord mutuel, le nouveau tarif n'entre ni ne reste en vigueur.

Article 6. Activités commerciales

1. Les compagnies aériennes désignées par chacune des Parties contractantes sont autorisées à :
 - a. Établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux pour la promotion et la vente de services de transport aérien et autres services auxiliaires ou supplémentaires (dont le droit de vendre et de délivrer des billets et/ou lettres de transport aérien, que ce soit de leur propre compagnie aérienne ou d'une autre compagnie aérienne), ainsi que toute autre installation nécessaire à la fourniture de services de transport aérien ;

- b. Procéder à la vente directe, sur le territoire de l'autre Partie contractante et à leur discrétion, par le truchement de leurs agents et/ou d'autres compagnies aériennes, de services de transport aérien ou autres services auxiliaires ou supplémentaires ;
- c. Vendre ces services aériens et ces services auxiliaires ou supplémentaires, toute personne pouvant les acheter librement dans quelque monnaie que ce soit.

2. Les compagnies aériennes désignées par chacune des Parties contractantes sont autorisées à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaire pour la prestation de services de transport aérien ainsi que de services auxiliaires ou supplémentaires.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au gré de la compagnie aérienne, être satisfaits en faisant appel soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y fournir les services en question.

4. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (« services d'escale autogérés ») ou, à son gré, de choisir de les confier, intégralement ou partiellement, à un fournisseur de services au sol concurrent. Ce droit ne peut être restreint qu'en raison de contraintes relatives à l'espace disponible ou à la capacité. Chaque compagnie aérienne désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services d'escale autogérés et aux services d'escale confiés à un ou plusieurs prestataires. Les services d'escale se font conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris au droit de l'Union européenne en ce qui concerne la partie européenne des Pays-Bas.

5. Toute compagnie aérienne désignée peut, dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services aériens sur des routes convenues, conclure des arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération, dans les conditions suivantes :

- a. Les arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération peuvent inclure, sans s'y limiter, des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de contrats de location avec :
 - i. Une ou plusieurs compagnies aériennes de la même Partie contractante ;
 - ii. Une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante, y compris pour le partage de codes sur les vols intérieurs ;
 - iii. Une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers ;
 - iv. Une compagnie de transport de marchandises de surface de quelque pays que ce soit ;
- b. La compagnie aérienne exploitante qui participe à des arrangements de commercialisation en coopération détient les droits sous-jacents de trafic, y compris les droits liés aux routes et les droits de capacité et satisfait aux exigences normalement appliquées à ce type d'arrangements ;
- c. Toute compagnie aérienne de commercialisation qui participe à des arrangements de coopération détient les droits sous-jacents de trafic et satisfait aux exigences normalement appliquées à ce type d'arrangements ;
- d. La capacité totale exploitée par les services de transport aérien fournis dans le cadre de ces arrangements est comptabilisée uniquement par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne la compagnie aérienne exploitante. La capacité

offerte par la compagnie aérienne de commercialisation de ces services n'est pas comptabilisée par rapport aux droits de capacité de la Partie contractante qui désigne la compagnie aérienne exploitante ;

- e. Lorsqu'elle vend des services aériens dans le cadre de ces arrangements, la compagnie aérienne concernée, ou son agent, fait savoir clairement à l'acheteur au point de vente quelle sera la compagnie aérienne qui opère chaque secteur et avec quelles compagnies aériennes il établit un contrat ;
- f. Ces dispositions s'appliquent aux services de transport de passagers, aux services combinés et aux services tout cargo.

6. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les compagnies aériennes désignées et les fournisseurs indirects de services de transport aérien des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services de transport aérien internationaux, tout transport terrestre pour le transport des passagers, des bagages, du fret et du courrier à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret et du courrier sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Ces passagers, bagages, fret et courrier, qu'ils soient transportés par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations douanières des aéroports. Les compagnies aériennes désignées peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de conclure des accords pour les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris des transports de surface exploités par d'autres compagnies aériennes et à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services intermodaux peuvent être proposés à un tarif unique couvrant le transport combiné aérien et terrestre, à condition que les passagers et les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

7. Les activités visées au présent article sont menées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante. Dans le cas de la partie européenne des Pays-Bas, le droit de l'Union européenne s'applique également.

Article 7. Changement d'aéronef

1. Sur tout segment ou tous segments des routes indiquées, toute compagnie aérienne désignée peut exploiter des services de transport aérien international sans aucune limite quant au changement, en un point quelconque de la route indiquée, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit le prolongement du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné la compagnie aérienne et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne soit le prolongement du transport dont le point de départ est situé au-delà de ce point.

2. Aux fins du changement d'aéronef, une compagnie aérienne désignée peut utiliser son propre équipement et, sous réserve de la réglementation nationale, de l'équipement loué et peut travailler dans le cadre d'arrangements commerciaux et/ou de commercialisation en coopération avec d'autres compagnies aériennes.

Une compagnie aérienne désignée peut utiliser des numéros de vols différents ou identiques pour les segments sur lesquels elle opère un changement d'aéronef.

Article 8. Concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante offre à chaque compagnie aérienne désignée la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques concurrentielles déloyales préjudiciables à la compétitivité des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie.

3. Chaque Partie contractante autorise chaque compagnie aérienne désignée à définir la fréquence et la capacité du transport aérien international qu'elle offre en se fondant sur des considérations d'ordre commercial. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement de limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des services, aux types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune Partie n'impose aux compagnies aériennes désignées de l'autre un droit de préemption, de rapport de partage du trafic, une redevance de non-opposition ou toute autre condition relative à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

CHAPITRE IV. DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 9. Taxes, droits de douane et redevances

1. Les aéronefs exploités pour des services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement ordinaire, les pièces de rechange, fournitures de carburant et lubrifiants, provisions de bord, et tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs, sont, de manière réciproque, exonérés de tous droits de douane, frais de visite et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. En ce qui concerne l'équipement ordinaire, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et lubrifiants ainsi que les provisions de bord introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par ou pour le compte de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée, et destinés uniquement à être utilisés à bord de ces aéronefs lors de l'exploitation de services aériens internationaux, aucune taxe et redevance, y compris les droits de douane et les frais de visite appliqués sur le territoire de la première Partie contractante, n'est imposée même si ces fournitures

doivent être utilisées au cours du survol du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

Il peut être exigé que les articles visés ci-dessus soient gardés sous la surveillance et le contrôle des douanes. Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement ordinaire, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et lubrifiants ainsi que les provisions conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages, le fret et le courrier en transit sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les compagnies aériennes désignées d'une Partie contractante ont passé contrat avec une autre compagnie aérienne, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume des Pays-Bas d'imposer, sur une base non discriminatoire, des taxes, des impôts, des droits ou des redevances sur le carburant fourni sur son territoire pour être utilisé dans l'aéronef d'une compagnie aérienne désignée de la République du Panama qui exploite des services entre un point situé sur le territoire de la partie européenne des Pays-Bas et un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées aux compagnies aériennes d'une Partie contractante par les autorités ou organes de l'autre Partie contractante compétents en matière d'imputation sont justes, raisonnables, non indûment discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'usagers. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont imputées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables dont peut se prévaloir toute autre compagnie aérienne au moment où les redevances sont imposées.

2. Les redevances d'usage imposées aux compagnies aériennes de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder, le coût intégral pour les autorités ou organes compétents en matière d'imputation de la fourniture des installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement aéroportuaire, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, à l'aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis selon des principes d'efficacité et d'économie.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation sur son territoire et les compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organes compétents en matière d'imputation et les

compagnies aériennes à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances, afin de leur permettre d'exprimer leurs avis avant que des modifications ne soient apportées.

4. Ni l'une ni l'autre Partie contractante ne peut être considérée comme ayant enfreint une disposition du présent article, sauf si : i) elle omet de procéder, dans un délai raisonnable, à un examen de la redevance ou de la pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie ; ou ii) à la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour remédier à une redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Transfert de fonds

1. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante ont le droit, sans autorisation préalable, de transférer du territoire de vente vers leur territoire national les excédents des recettes sur les dépenses obtenus sur le territoire de vente. Ce transfert net inclut les recettes des ventes, effectuées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services auxiliaires ou supplémentaires, ainsi que l'intérêt au taux commercial normal perçu sur le dépôt de ces recettes en attendant leur transfert.

Sur la base de la réciprocité, la conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change courant, applicable aux transactions, en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont soumis à aucuns frais hormis ceux normalement perçus par les banques au titre de l'exécution d'une telle conversion et d'un tel transfert.

2. Les compagnies aériennes des Parties contractantes ont le droit de procéder au transfert dès réception de l'autorisation.

3. Ces transferts sont effectués conformément à la législation applicable de la Partie contractante concernée.

CHAPITRE IV. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

Article 12. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire et le départ de son territoire des aéronefs exploités dans des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent également aux aéronefs des compagnies aériennes désignées de l'autre Partie contractante, qui s'y conforment lorsqu'ils entrent sur ledit territoire, lorsqu'ils s'y trouvent et lorsqu'ils le quittent.

2. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont observés par les équipages, les passagers, et/ou au nom des marchandises et du courrier, transportés par les aéronefs des compagnies aériennes désignées par

l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de cette Partie contractante, lorsqu'ils s'y trouvent et lorsqu'ils le quittent.

3. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

4. Aucune Partie contractante n'accorde à aucune autre compagnie aérienne de préférence par rapport à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante dans l'application de sa réglementation relative à la douane, à l'immigration, à la quarantaine et aux réglementations similaires, ou dans l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de la circulation aérienne et autres installations connexes sous son contrôle.

5. Chaque Partie contractante fournit, sur demande de l'autre Partie contractante, des copies des lois, règlements et procédures visés par le présent Accord.

Article 13. Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la partie européenne des Pays-Bas, des lois et règlements de l'Union européenne, et toujours en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies en vertu de la Convention de Chicago.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants, ou reconnus valables pour ceux-ci, par l'autre Partie contractante.

Article 14. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours à compter de la date de cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans l'un quelconque de ces domaines, au moins équivalentes aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention, la première Partie contractante notifie l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie prend les mesures correctives appropriées à cet effet. Si l'autre Partie contractante omet de prendre les mesures appropriées dans les 15 jours, ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, cela constitue un motif pour l'application de l'article 4 du présent Accord (Révocation et suspension de l'autorisation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par les compagnies aériennes de l'une des Parties contractantes, ou en vertu d'un contrat de location pour leur compte, pour les services en provenance ou à destination du

territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord et autour de l'aéronef, pour vérifier la validité des documents de bord et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (inspections sur piste), à condition que cela n'entraîne pas de retard excessif.

4. Si une inspection sur piste ou une série d'inspections sur piste donne des raisons sérieuses de penser que :

- a. L'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date, conformément à la Convention ; ou
- b. Les normes de sécurité en vigueur conformément à la Convention ne sont pas adoptées ou que leur suivi n'est pas effectivement assuré ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, est libre de conclure que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences concernant cet aéronef ou son équipage, ou que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau équivalent ou supérieur aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si le représentant de la compagnie ou des compagnies aériennes de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par cette compagnie ou ces compagnies aériennes, aux fins d'une inspection sur piste, conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type visé au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions énoncées dans ce paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à la compagnie ou aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection sur piste, d'une série d'inspections sur piste, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou autre, qu'une action immédiate est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation de la compagnie aérienne.

7. Toute mesure appliquée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou 6 ci-dessus est levée dès que les faits motivant cette mesure ont cessé d'exister.

8. Chaque Partie contractante s'assure que les compagnies aériennes désignées disposent des infrastructures d'aviation et des équipements de communication et météorologiques et de tous les autres services nécessaires pour assurer les services convenus en toute sécurité.

Article 15. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites, pour en assurer la sécurité, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole

complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le [marquage] des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, ainsi qu'aux dispositions de toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation civile à laquelle les deux Parties adhèrent.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et aux pratiques qu'elle recommande, désignées comme annexes à la Convention. Elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence à des normes de sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, et effectuer des contrôles appropriés des équipages, des marchandises (y compris les bagages en soute) et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et que ces mesures soient adaptées à toute menace accrue. Chaque Partie contractante convient que ses compagnies aériennes désignées sont tenues de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, prévues au paragraphe 3, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, la sortie ou le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour répondre à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de l'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin aussi rapidement que possible à cet incident ou à cette menace d'incident, avec un minimum de risques pour les vies humaines.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie s'est écartée des dispositions relatives à la sûreté aérienne visées au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. Ces consultations se tiennent dans un délai de 30 jours à compter de la date de cette demande. Elles viseront à parvenir à un accord sur les mesures appropriées pour éliminer les motifs d'inquiétude les plus immédiats et à adopter, dans le cadre des normes de sûreté de l'OACI, les mesures nécessaires pour établir les conditions de sûreté appropriées.

7. Chaque Partie contractante prend les mesures qu'elle estime pratiques pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite, qui a atterri sur son territoire, soit retenu au sol à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par

le devoir prioritaire de sauvegarder la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises par consultations mutuelles.

CHAPITRE IV. DISPOSITIONS PROCEDURALES

Article 16. Horaires

1. Aucune des Parties n'exige que les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie déposent leurs horaires, leurs programmes de vols ou leurs plans opérationnels, sauf dans la mesure où l'application non discriminatoire de conditions uniformes, comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 8 (Concurrence loyale), l'exigerait ou dans les cas spécifiquement autorisés dans une annexe au présent Accord.

2. Si une Partie contractante exige ce dépôt aux fins d'information, elle réduit au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de dépôt pour les intermédiaires du transport aérien et pour les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie.

Article 17. Consultations et amendements

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent se consulter de temps à autre en vue d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord et le respect satisfaisant de ces dispositions.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue d'amender le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les 60 jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Ces consultations peuvent être menées par le biais de discussions ou d'une correspondance.

3. Tout amendement au présent Accord se fait par le biais d'un échange de notes diplomatiques et entre en vigueur à la date de la dernière des notifications écrites par lesquelles les Parties contractantes s'informent de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, tout amendement apporté à la section I de l'annexe au présent Accord est convenu entre les autorités aéronautiques, par échange de notes diplomatiques, et entre en vigueur à une date fixée dans lesdites notes.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations bilatérales.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une d'elles, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres ainsi choisis, étant entendu que le troisième arbitre

en question ne peut être un ressortissant d'une Partie contractante. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 60 jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend et le troisième arbitre doit être désigné dans un délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité à désigner un ou plusieurs arbitres.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

CHAPITRE IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 19. Durée et dénonciation

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

2. Cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expire 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie a reçu la notification, à moins que la notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle 14 jours ouvrés après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord est enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Applicabilité des accords et conventions multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si une convention ou un accord multilatéral, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant l'un quelconque des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions pertinentes de cet accord ou de cette convention remplacent les dispositions correspondantes du présent Accord.

3. Les Parties contractantes peuvent se consulter pour déterminer les conséquences de la préséance visée au paragraphe 2 du présent article sur le présent Accord et pour convenir des amendements nécessaires à apporter au présent Accord.

Article 22. Applicabilité de l'Accord

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique à la partie européenne de son territoire ainsi qu'à la partie caribéenne de son territoire.

2. L'Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Panama relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à La Haye le 5 juillet 1996, cesse de produire ses effets à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se sont mutuellement informées par écrit de l'accomplissement des formalités constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs pays respectifs.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en double exemplaire en langues anglaise, néerlandaise et espagnole, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

FAIT à Panama, le 11 avril 2015.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

MARK RUTTE

Pour la République du Panama :

ISABEL DE SAINT MALO DE ALVARADO

ANNEXE

Section 1. Tableau des routes

1. Pour les compagnies aériennes désignées du Royaume des Pays-Bas :

Tous les points aux Pays-Bas - Tous les points intermédiaires - Tous les points dans la République du Panama - Tous les points au-delà.

2. Pour les compagnies aériennes désignées de la République du Panama :

Tous les points dans la République du Panama - Tous les points intermédiaires - Tous les points aux Pays-Bas - Tous les points au-delà.

Note 1 :

Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à leur gré :

- a. Assurer des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b. Mettre fin à tout ou partie de leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- c. Combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- d. Desservir les points intermédiaires et au-delà, ainsi que les points dans les territoires des Parties contractantes dans n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- e. Omettre des escales en un ou en plusieurs points ;
- f. Transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point ;
- g. Desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs ;
- h. Effectuer des escales en tous points sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou en dehors de celui-ci, y compris ses « propres escales » de transport de trafic ;
- i. Assurer le transit du trafic à travers le territoire de l'autre Partie contractante ; et
- j. Combiner du trafic à bord du même aéronef, indépendamment de la provenance de celui-ci ;

Sans limites de direction ou limites géographiques et sans perte d'un droit quelconque d'exploiter le trafic qui serait autrement autorisé au titre du présent Accord, sous réserve que le service commence ou se termine sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne.

Note 2 :

Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à assurer des vols sur les routes susmentionnées, sans restriction quant à la fréquence des vols.

Note 3 :

Conformément à l'article 16 du présent Accord, les Parties contractantes conviennent que la République du Panama demande le dépôt des programmes de vols de manière non discriminatoire, conformément à sa législation nationale.

Section II. Droit de cinquième liberté

En ce qui concerne les services tout-cargo :

Les compagnies aériennes de chaque Partie contractante ont le droit d'exercer pleinement les droits de trafic de cinquième liberté sur tout point intermédiaire et tout point au-delà.