ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

PODER EJECUTIVO

EXPEDIENTE N.º 21.453

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

PROYECTO DE LEY

APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

Expediente N.° 21.453

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Los Estados Contratantes animados del propósito de estrechar aún más las relaciones de amistad existentes, suscribieron el presente Acuerdo en materia de servicios aéreos, en la ciudad de San José, el día 18 de junio de 2018, firmando por nuestro país la señora Epsy Campbell Barr, primera vicepresidenta de la República y ministra de Relaciones Exteriores y Culto.

Este nuevo instrumento jurídico internacional viene a actualizar esta materia y sustituye a partir de su vigencia el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, suscrito en San José, el 21 de diciembre de 1994, aprobado mediante Ley N.° 7826, de 16 de setiembre de 1998, publicada en La Gaceta número 192 de 2 de octubre de 1998.

Dentro de este orden de ideas, el presente Acuerdo refleja una política de liberalización del transporte aéreo, en el que se amplían las cláusulas de designación, pasando de una a varias aerolíneas por país, se amplían las actividades comerciales, se incluye la cláusula de competencia leal, derechos aduaneros y cargos, seguridad de la aviación, cambio de aeronave, tasas al usuario y seguridad.

También se amplían las frecuencias de vuelos semanales, los cuales se limitaban a 7 frecuencias y hoy se deja una apertura al número de vuelos que deseen operar las aerolíneas. No hay limitación de destinos, permitiendo a las líneas aéreas de ambos países operar derechos de quinta libertad del aire con puntos intermedios y puntos más allá.

La recíproca flexibilidad operativa en los vuelos que vayan a realizar las aerolíneas designadas redundará en un importante incremento en los viajes en ambos sentidos, como parte de la estrategia de vincularnos con el mundo.

La firma de este nuevo Acuerdo dará un impulso a las operaciones áreas existentes y futuras en la ruta Costa Rica y el Reino de los Países Bajos.

Las aerolíneas de los dos países podrán transportar pasajeros y carga de manera combinada, sin restricciones en cuanto a capacidad, mejorando de esta manera la conectividad aérea e impulsando positivamente el intercambio comercial.

La apertura aerocomercial permitirá expandir las fronteras y estrechar los lazos en materia económica, fomentando las exportaciones e importaciones de productos.

De igual forma, permitirá el ingreso de turistas a nuestro país, lo cual generará un ingreso importante de divisas.

Cabe señalar, que este instrumento bilateral, no solo contribuirá positivamente al desarrollo del comercio entre el Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, sino que afianzará, aún más, los lazos de amistad y cooperación entre ambas naciones.

La visión costarricense va más allá de la firma de un Acuerdo de Transporte Aéreo, constituye abrir las puertas a la globalización que busca liberar el espacio aéreo y así proyectarnos al mundo entero.

Finalmente, cace mencionar que este Acuerdo expresa el principio de que la eficiencia y la competitividad de los servicios aéreos internacionales mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico, a su vez facilita, la expansión de oportunidades en esta materia.

En virtud de lo anterior, sometemos a conocimiento de la Asamblea Legislativa el proyecto de ley adjunto, referido a la **“APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS”,** para su respectiva aprobación legislativa.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

ARTÍCULO ÚNICO- Apruébese en cada una de sus partes el **Acuerdo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos para Servicios Aéreos entre y más allá de sus Respectivos Territorios**, suscrito en, San José, Costa Rica, el 18 de junio de 2018, cuyo texto es el siguiente:

ACUERDO

ENTRE

LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Y

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

PARA

SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ

DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

PREÁMBULO

La República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, 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;

Deseosos de contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseosos de garantizar el máximo nivel de protección y seguridad en los servicios aéreos internacionales;

Deseosos de concluir un Acuerdo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos sobre servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I
Introducción

Artículo 1
Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo:

a. el término "autoridades aeronáuticas" significa para la República de Costa Rica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil; para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Infraestructura y Gestión de Agua; o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para llevar a cabo cualquiera de las funciones que actualmente ejercen dichas autoridades;

b. los términos "servicio convenido" y "ruta especificada" significa servicio aéreo internacional en virtud del presente Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;

c. el término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo elaborado en aplicación del mismo, así como cualquier modificación del Acuerdo o el Anexo;

d. los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;

e. el término "cambio de aeronave" significa la operación de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada de tal forma que uno o más sectores de la ruta especificada, sean operados por diferentes aeronaves;

f. el término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del artículo 90 del Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

g. el término "línea aérea designada" significa la línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo;

h. el término "provisiones" significa artículos de carácter fácilmente consumibles para su uso o venta a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos alimentos;

i. el término "precio" significa cualquier cantidad, excluyendo impuestos gubernamentales, cargados por, o que carga la línea aérea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:

   i. las condiciones que regulan la disponibilidad y aplicabilidad de un precio; y
   ii. los cargos y condiciones para cualquier servicio auxiliar transporte, el cual es ofrecido por la línea aérea;

j. el término "territorio" en relación con las Partes Contratantes, se considerará que son las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de la Parte Contratante;

k. el término "cargos al usuario" significa un cargo aplicado a las líneas aéreas por el suministro de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad en la aviación, incluidos servicios e instalaciones conexos;

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 línea(s) aérea(s) designada(s);

m. el término "Estado miembro de la UE" significa un Estado que es o será en el futuro parte contratante del Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;

n. el término "parte caribeña de los Países Bajos" significa las islas de Bonaire, San Eustaquio 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 con la nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.

2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II
Objetivos

Artículo 2
Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, a menos que se especifique lo contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales por la línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante:

a. el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c. mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, el derecho a hacer escalas en su territorio con el propósito de abordar y desabordar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación.

2. Nada en el párrafo 1 del presente artículo se considerará que otorga el derecho a las líneas aéreas de una Parte Contratante a participar en servicios aéreos entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quintas libertades estarán sujetos a la aprobación entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y puede ser acordada en un arreglo.

Artículo 3
Designación y autorización

1. Cualquiera de las Partes Contratantes tendrá el derecho, mediante notificación por escrito a través de la vía diplomática a la otra Parte Contratante, de designar una o más líneas aéreas para operar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo y sustituir a otra línea aérea por una línea aérea previamente designada.

2. Tras la recepción de dicha notificación, cada Parte Contratante concederá, sin demora, a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación correspondientes con sujeción a las disposiciones del presente artículo, a menos que no esté convencida de que:

a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

i. la línea aérea se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la Unión Europea; y

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y

iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante la participación mayoritaria, y esté efectivamente controlada por Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;

b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

i. la línea aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación de la parte caribeña de los Países Bajos, y

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos, y

iii. la línea aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y sea controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;

c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:

i. la línea aérea se encuentre establecida en el territorio de la República de Costa Rica y posea una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación aplicable de la República de Costa Rica; y

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República de Costa Rica; y

iii. la línea aérea sea controlada efectivamente por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;

y que:

d. el Gobierno que haya designado la línea aérea mantiene y administra las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;

e. La línea aérea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de servicio aéreo internacional por la Parte Contratante considerando la solicitud o solicitudes.

3. Una vez recibida la autorización de explotación del apartado 2 del presente artículo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquier momento comenzar a operar los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, siempre y cuando cumplan las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4
Revocación y suspensión de la autorización

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

a. en el caso de una línea aérea en la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

i. la línea aérea no se encuentre establecida en el territorio del Reino de los Países Bajos, amparada en los Tratados de la Unión Europea o no tenga una licencia de explotación válida, según la legislación de la Unión Europea; o

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado miembro de la UE responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad

aeronáutica pertinente no esté claramente indicada en la designación; o

iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de esos Estados;

b. en el caso de una línea aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:

i. la línea aérea no se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la legislación apropiada para la parte caribeña de los Países Bajos; o

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por los Países Bajos; o

iii. la línea aérea no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos;

c. en el caso de una línea aérea designada por la República de Costa Rica:

i. la línea aérea no esté establecida en el territorio de la República de Costa Rica o no tenga una licencia de explotación válida, de acuerdo con la ley aplicable en la República de Costa Rica; o

ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por la República de Costa Rica; o

iii. la línea aérea no esté efectivamente controlada por la República de Costa Rica y/o por nacionales de la República de Costa Rica;

d. en caso de que la línea aérea haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos mencionados en el artículo 14 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;

e. en caso de que la otra Parte Contratante no esté manteniendo y administrando las normas establecidas en el artículo 16 (Seguridad operacional) y artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo;

f. en caso de que dicha línea aérea no cumpla las condiciones de calificación ante la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante que está valorando la autorización, conforme a las leyes y reglamentos aplicados normal y

razonablemente por esas autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con el Convenio;

g. en caso de que la línea aérea deje de operar, de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar un mayor incumplimiento de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, los derechos establecidos en el presente artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte Contratante. Salvo acuerdo contrario de las Partes Contratantes, dichas consultas deberán comenzar dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes Contratantes a negar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III
Disposiciones Comerciales

Artículo 5
Precios

1. Cada Parte Contratante deberá permitir que los precios para los servicios aéreos sean establecidos por cada línea aérea designada, basándose en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

a. la prevención de prácticas o precios irracionalmente discriminatorios;

b. la protección a los consumidores de precios irracionalmente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y

c. la protección de las líneas aéreas de precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios o apoyo directo o indirecto por parte del gobierno.

2. Cada Parte Contratante podrá requerir la notificación o presentación de precios a cobrar por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Los precios pueden permanecer en vigor a menos que sean posteriormente rechazados en virtud del párrafo 3 del presente artículo.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la continuación de un precio aplicado o propuesto para ser aplicado por:

a. una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes para servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes; o

b. una línea aérea de una Parte Contratante para servicios aéreos internacionales entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera algún precio como incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante de las razones de su insatisfacción a la mayor brevedad posible. Estas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes Contratantes deberán cooperar en la obtención de la información necesaria para la resolución del tema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a un precio con respecto al cual se haya comunicado insatisfacción, cada Parte Contratante deberá hacer todo lo posible para poner dicho acuerdo en vigor. Sin tal acuerdo mutuo, el nuevo precio no entrará en vigor ni continuará en vigor.

Artículo 6
Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante:

a. establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios (incluido el derecho a vender y emitir boletos y/o tiquetes aéreos, tanto en sus propios boletos y/o tiquetes aéreos como en los de cualquier otra línea aérea), así como otras facilidades requeridas para la prestación de servicios aéreos;

b. en el territorio de la otra Parte Contratante, participar directamente y, a su discreción, a través de sus agentes, y/u otras líneas aéreas en la venta de servicios aéreos y servicios auxiliares o servicios suplementarios;

c. vender dichos servicios y servicios auxiliares o suplementarios y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte o servicios en cualquier moneda.

2. Se permitirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante su

personal directivo, comercial, operativo y técnico que pueda requerir en relación con la prestación de servicios aéreos y servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea designada, ser satisfechas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o línea aérea que operen en el territorio de la otra Parte Contratante, autorizados para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Cada línea aérea designada tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("auto asistencia"), o, a su propia elección, a seleccionar dichos servicios en su totalidad o en parte, entre los agentes o las líneas aéreas de la competencia. Este derecho solo puede estar sujeto a las limitaciones físicas derivadas de consideraciones de seguridad del aeropuerto. En caso de que tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios de tierra deberán estar disponibles en igualdad de condiciones para todas las líneas aéreas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables a la clase y calidad de los servicios existentes si fuera posible realizar la auto asistencia.

5. Al operar u ofrecer los servicios aéreos en las rutas especificadas, cada línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales y/o acuerdos de cooperación bajo las siguientes condiciones:

a. los acuerdos comerciales y/o de cooperación pueden incluir, pero no se limitarán a reserva de capacidad, código compartido y acuerdos de arrendamiento, con:

i. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la misma Parte Contratante;

ii. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, incluyendo códigos compartidos nacionales, pero únicamente como parte de un vuelo internacional;

iii. la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de un tercer país;

iv. un transportista terrestre de carga de cualquier país;

b. la(s) línea(s) aérea(s) que participen en los acuerdos de cooperación comercial poseerán los derechos de tráfico subyacentes, como los derechos de ruta y los derechos de capacidad y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;

c. todas las líneas aéreas comercializadoras que participen en acuerdos de cooperación poseerán los derechos de tráfico subyacentes y

deberán cumplir los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos;

d. la capacidad total operada por los servicios aéreos realizados en virtud de tales acuerdos será confrontada solo contra el derecho de capacidad de la Parte Contratante que designe la(s) línea(s) aérea(s). La capacidad ofrecida por la(s) líneas aérea(s) comercializadoras en estos servicios no se imputará contra los derechos de capacidad de la Parte Contratante que designe a dicha línea aérea;

e. al ofrecer servicios en venta bajo dichos acuerdos, la línea aérea correspondiente o su agente deben dejar claro al comprador en el punto de venta, cuál será la línea aérea que opera en cada sector del servicio y con qué línea(s) aérea(s) el comprador está entrando en una relación contractual;

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

6. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) y los proveedores indirectos de servicios aéreos de cualquiera de las Partes Contratantes tendrán permitido, sin restricciones, emplear en relación con el servicio aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con servicios de aduanas, e incluyendo, cuando proceda, el derecho a transportar carga y correo en depósito de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables.

7. Dichos pasajeros, equipaje, carga y correo, sean transportados por superficie o por aire, tendrán acceso a los trámites aduaneros y las instalaciones del aeropuerto. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) efectuar su propio transporte terrestre o bien concertar acuerdos con otras líneas aéreas de superficie, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y por proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales pueden ofrecerse a través de un único precio para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que los pasajeros y los transportistas no sean inducidos a error en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

8. Las actividades mencionadas en el presente artículo se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante. En el caso de la parte europea de los Países Bajos, estos se incluyen en la legislación aplicable por la Unión Europea.

Artículo 7
Cambio de aeronave

1. En cualquier segmento o segmentos de las rutas especificadas, una línea aérea designada podrá realizar servicios aéreos internacionales sin limitación alguna en cuanto a cambios en cualquier punto de la ruta especificada, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de tales puntos sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

2. A los efectos de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a los reglamentos nacionales, equipos arrendados, y podrá operar bajo acuerdos comerciales y/o de cooperación con otras líneas.

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

Articulo 8
Flexibilidad operacional

1. Cada línea aérea designada podrá utilizar en las operaciones de los servicios autorizados por este Acuerdo, sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas a través de un contrato entre las líneas aéreas (de ambas partes o de terceros países) en cumplimiento de las normas y reglamentos de cada Parte Contratante.

2. Con sujeción al párrafo 1 del presente artículo, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes podrán utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que la línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene, de acuerdo con las leyes, políticas y directrices de cada Parte Contratante.

Artículo 9
Competencia leal

1. Cada Parte Contratante otorgará una oportunidad justa e igual para cada línea aérea designada de competir en la prestación de los servicios aéreos internacionales que se rigen por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de

competencia desleal que afecten negativamente a 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 capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrece, basándose en consideraciones comerciales del mercado. De acuerdo con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o los tipos de aeronave(s) operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a menos que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna Parte Contratante impondrá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, un requisito de primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, tasas para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que pudiera ser inconsistente con los propósitos del presente Acuerdo.

CAPITULO IV
Disposiciones Financieras

Artículo 10
Impuestos, derechos Aduaneros y cargos

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, provisiones, así como material publicitario y promocional que se mantenga a bordo de dichas aeronaves quedarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, tasas de inspección y derechos y cargos similares nacionales o locales, a la llegada al el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Con respecto al equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante o que se carguen a bordo de la aeronave operada por dicha línea aérea designada y destinados exclusivamente para uso a bordo de dicha aeronave mientras opera servicios aéreos internacionales, no se aplicarán derechos ni cargos, incluidos los derechos de aduana y las tasas de inspección que se impongan en el territorio de la primera Parte Contratante, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en las partes del viaje realizadas sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan subido a bordo. Puede ser que los artículos mencionados anteriormente deban mantenerse bajo supervisión y control aduanero. Las disposiciones del presente párrafo no pueden ser interpretadas de tal manera que una Parte

Contratante puede estar sujeta a la obligación de devolver los derechos de aduana que ya se hayan impuesto sobre los artículos antes mencionados.

3. El equipo aéreo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones mantenidos a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante, que pueden requerir que estos materiales se mantengan bajo su supervisión hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra forma, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

4. Equipaje, carga y correo en tránsito estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

5. Las exenciones previstas en este artículo también estarán disponibles cuando la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante haya(n) contratado con otra línea aérea que disfrute de exenciones comparables de la otra Parte Contratante, el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo.

Artículo 11
Cargos al usuario

1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer y/o controlar las autoridades u organismos impositores competentes de cada Parte Contratante a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativamente designados entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquier cargo a los usuarios se aplicará a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean aplicados.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante pueden reflejar, pero no deberán exceder el costo total para las autoridades u organismos impositores competentes de la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea, y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Tal costo total puede incluir un retorno razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas, se proporcionarán en forma eficiente y económica.

3. Cada Parte Contratante promoverá consultas entre las autoridades u organismos impositores competentes en su territorio y la(s) línea(s) aérea(s) que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos impositores competentes y a la(s) línea(s) aérea(s) a que intercambien la información que sea necesaria para permitir una revisión exacta de la

razonabilidad de los cargos de acuerdo con los fundamentos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades impositoras competentes a proporcionar a los usuarios con antelación razonable cualquier propuesta de cargos para que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de realizar los cambios.

4. No se considerará que ninguna de las Partes Contratantes incumple una disposición del presente artículo, a menos que:

i. no emprenda una revisión del cargo o práctica que sean objeto de la queja de la otra Parte Contratante en un plazo razonable de tiempo; o

ii. como consecuencia de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sean incompatibles con el presente artículo.

Artículo 12
Transferencia de fondos

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a transferir, desde el territorio de venta a su territorio, el exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en el territorio de venta. Estarán incluidos en tales transferencias netas los ingresos de las ventas de los servicios aéreos y servicios auxiliares o complementarios, realizadas directamente o través de agentes, y los intereses comerciales normales obtenidos de esos ingresos, mientras sigan en depósito esperando la transferencia.

2. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante deberá(n) recibir aprobación para realizar dicha transferencia en el plazo máximo de treinta (30) días desde la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa oficial de cambio de conversión de la moneda local en la fecha de venta.

3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tendrá(n) derecho a efectuar la transferencia efectiva cuando reciba(n) la aprobación.

4. Esas transferencias se harán con arreglo a la legislación aplicable de la Parte Contratante en cuestión.

CAPÍTULO V
Disposiciones Reglamentarias

Artículo 13
Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves

dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán cumplirse por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, a su entrada y hasta su salida de dicho territorio.

2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, a la entrada, salida, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por tripulantes o pasajeros y/o en relación con la carga y correo transportados por las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante desde su entrada a, y hasta su salida del territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito por el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, salvo en relación con las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, estarán sujetos únicamente a un control simplificado.

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra línea aérea sobre la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) 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 recursos asociados bajo su control.

5. Cada Parte Contratante, a petición de la otra Parte Contratante, proporcionará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos relevantes, mencionados en el presente Acuerdo.

Artículo 14
Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte Contratante incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los expedidos y convalidados de conformidad con las leyes y reglamentos de la UE, y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales se hayan emitido o convalidado tales certificados y licencias sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos o que puedan establecerse en el futuro de acuerdo con el Convenio.

Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 15
Seguridad operacional

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, la aeronave o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días después de dicha solicitud.

2. Si, tras estas consultas, una Parte Contratante considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en cualquier área, de manera que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dichas conclusiones y las medidas que consideren necesarias para cumplir esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte Contratante no toma las medidas apropiadas dentro de quince (15) días o un plazo mayor que se haya convenido, será motivo para la aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por, o en régimen de arrendamiento, en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras esté en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como la condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones en pista), siempre que ello no conduzca una demora injustificada.

4. Si alguna de dichas inspecciones en pista o serie de inspecciones en pista da lugar a:

a. serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o

b. serias preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad vigentes en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que realice la inspección, a los efectos del artículo 33 del Convenio podrá concluir que las condiciones bajo las cuales han sido emitidos o convalidados el certificado o las licencias con respecto a dicha aeronave, o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos bajo los que opera esa aeronave, no son equivalentes o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el representante de la línea o líneas aéreas niegue el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección en pista de una aeronave operada por dicha línea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, la otra Parte Contratante podrá deducir que han surgido serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente artículo y llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea o línea aéreas de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en pista, una serie de inspecciones en pista, una negación de acceso para la inspección en pista, consultas o de otro modo, que es esencial una acción inmediata para la seguridad de las operaciones de la línea aérea.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante en conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente artículo se suspenderá una vez que la base para la toma de esa acción deje de existir.

8. Cada Parte Contratante velará por que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) cuente(n) con las facilidades de comunicación, aviación, meteorológicas y con cualquier otro servicio necesario para la seguridad de las operaciones de los servicios convenidos.

Artículo 16
Seguridad de la aviación

1. Las Partes Contratantes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones dimanantes del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado 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, su Protocolo Complementario 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, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro convenio sobre la seguridad de la aviación civil del cual las Partes Contratantes sean parte.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán entre sí, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves

civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicados por ellas, las prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aérea. En este párrafo, la referencia a las normas de seguridad aérea incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante interesada.

4. Cada Parte Contratante se asegurará de que se adopten medidas eficaces en su territorio para proteger a las aeronaves, para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para llevar a cabo controles adecuados de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y las provisiones antes y durante el embarque o la carga, y que dichas medidas se ajusten para satisfacer cualquier amenaza de mayor grado. Cada Parte Contratante conviene en que su línea(s) aérea(s) designada(s) estará(n) obligada(s) a observar las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo, requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante también responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte Contratante de cumplir medidas razonables de seguridad especial para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas 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 fin lo más rápidamente posible a dicho incidente o amenaza, en consonancia con el mínimo riesgo para la vida.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones del presente artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de treinta (30) días después de la solicitud. Esas consultas tendrán por objeto llegar a un acuerdo sobre las medidas adecuadas para eliminar las causas más inmediatas de preocupación y adoptar, en el marco de las normas de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional, las acciones necesarias para establecer las condiciones de seguridad adecuadas.

7. Cada Parte Contratante tomará las medidas que considere factibles para asegurarse de que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio, se mantenga en el suelo a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger la vida humana. Siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

CAPÍTULO VI
Disposiciones de Procedimiento

Artículo 17
Horario

1. Las líneas aéreas designadas deberán someter para fines de aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, antes de comenzar sus servicios, el horario de los servicios propuestos, especificando sus frecuencias, el tipo de aeronave y el período de validez. Este requisito se aplicará de igual manera a cualquier modificación de los anteriores.

2- Si una línea aérea designada desea operar vuelos ad hoc complementarios a aquellos cubiertos en el horario aprobado, dicha línea aérea deberá solicitar el permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concierna, quién deberá dar consideración positiva y favorable a dicha solicitud de acuerdo con sus requisitos nacionales.

Artículo 18
Consultas y Enmiendas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrán consultarse mutuamente de vez en cuando con el fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con miras a modificar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Dichas consultas se iniciarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud de la otra Parte Contratante, a menos que se acuerde otra cosa. Estas consultas podrán ser realizadas a través de la discusión o por correspondencia.

3. Cualquier enmienda del presente Acuerdo deberá ser convenida por las Partes Contratantes y realizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales enmiendas entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 25 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, toda enmienda del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las autoridades aeronáuticas y confirmada mediante un intercambio de notas

diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente artículo no será de aplicación en caso de que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

Artículo 19
Solución de controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes Contratantes en primer lugar se esforzarán por resolver su controversia mediante negociaciones bilaterales.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero que será acordado por los dos árbitros así elegidos, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de una Parte Contratante. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será acordado en un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa a su propio árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión tomada bajo el párrafo 2 del presente artículo.

CAPÍTULO VII
Disposiciones Finales

Artículo 20
Duración y terminación

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo.

2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, la

notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21
Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Convenio será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22
Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. Las disposiciones del Convenio se aplicará al presente Acuerdo.

2. Si entrara en vigor un acuerdo o convenio multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convenio multilateral sustituirán a las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

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

Artículo 23
Aplicabilidad del presente Acuerdo

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará al territorio de la parte europea de los Países Bajos, así como al territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

Artículo 24
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado por escrito de que se han cumplido en sus respectivos países los trámites y requisitos constitucionales para su entrada en vigor.

2. El Acuerdo de transporte aéreo entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, suscrito en San José el 21 de diciembre de 1994, dejará de tener efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, firman el presente Acuerdo por duplicado, cada ejemplar en los idiomas inglés, neerlandés y español siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Hecho en San José, el 18 de junio del año dos mil dieciocho.

POR LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

POR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

Anexo
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, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en Costa Rica - Todos los puntos más allá de Costa Rica.

2. Para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República de Costa Rica:

Todos los puntos en Costa Rica - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en los Países Bajos - Todos los puntos más allá de los Países Bajos, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba.

Nota 1:

Cada línea aérea podrá en cualquiera o en todos los vuelos y según su criterio:

a. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;

b. cancelar cualquiera o todos sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante;

c. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;

d. servir puntos intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;

e. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

f. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;

g. servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

h. hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de una Parte Contratante, incluyendo el tránsito de personas en esas mismas paradas;

i. transportar tráfico en tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante; y

j. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia de su punto de origen,

sin restricción direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, a condición de que cualquier servicio comience o termine en el territorio del país que designe a la(s) línea(s) aérea(s).

Nota 2:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Costa Rica no podrá(n) ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en los Países Bajos en Europa, y Bonaire, San Eustaquio y Saba.

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por los Países Bajos no podrán ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos en la República de Costa Rica.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veintiocho días del mes de mayo de dos mil diecinueve.

Marvin Rodríguez Cordero
Segundo Vicepresidente en el Ejercicio
de la Presidencia de la República

Yorleny Jiménez Chacón
Ministra a.í. de Relaciones
Exteriores y Culto

01 de julio de 2019

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales y Comercio Exterior.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.