

No. 35757

**Netherlands
and
Costa Rica**

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica (with annex). San José, 21 December 1994

Entry into force: 11 March 1999 by notification, in accordance with article 21

Authentic texts: Dutch and Spanish

Registration with the Secretariat of the United Nations: Netherlands, 24 June 1999

**Pays-Bas
et
Costa Rica**

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume des Pays-Bas et la République du Costa Rica (avec annexe). San José, 21 décembre 1994

Entrée en vigueur : 11 mars 1999 par notification, conformément à l'article 21

Textes authentiques : néerlandais et espagnol

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Pays-Bas, 24 juin 1999

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica

**De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en**

de Regering van de Republiek Costa Rica;

Geleid door de wens de ontwikkeling van het luchtverkeer tussen hun onderscheiden landen te bevorderen en de internationale samenwerking op dit gebied in zo ruim mogelijke mate voort te zetten;

Voorts geleid door de wens op dit vervoer de beginselen en bepalingen toe te passen van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens op grondslagen van billijkheid, gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen tot stand te brengen teneinde een grotere samenwerking op het gebied van de internationale luchtvaart te verkrijgen;

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de uitlegging en de uitvoering van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij, hebben de onderstaande termen de volgende betekenis:

a. onder „Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, met inbegrip van alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan aangenomen Bijlagen en goedgekeurde wijzigingen die door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn bekrachtigd;

b. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de ter toepassing daarvan opgestelde Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst en de Bijlage;

c. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat en wat de Republiek Costa Rica betreft, het Ministerie van Openbare Werken en Vervoer of ieder die bevoegd is de functies te vervullen die thans door bedoelde autoriteiten worden uitgeoefend;

d. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig het in artikel 3 van deze Overeenkomst bepaalde door een Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes;

e. onder „luchtdienst” wordt verstaan: elke door voor het openbaar vervoer van passagiers, vracht en post bestemde luchtvaartuigen tegen betaling verrichte geregelde dienst;

f. onder „internationale luchtdienst” wordt verstaan: de luchtdienst die het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat doorkruist;

g. onder „tussenlanding anders dan voor commerciële doeleinden” wordt verstaan: de landing tijdens de luchtdienst voor andere doeleinden dan het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht en post;

h. onder „tarief” wordt verstaan: de voor het vervoer van passagiers en vracht betaalde prijs en de daarvoor geldende voorwaarden, met inbegrip van de op agentschappen of aanvullende diensten betrekking hebbende bedragen en commissies, met uitzondering van de betaling en andere voorwaarden betreffende het vervoer van post;

i. onder „frequentie” wordt verstaan: het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode op een omschreven route uitvoert;

j. onder „overeengekomen diensten” wordt verstaan: de internationale luchtdiensten die overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst op de omschreven routes kunnen worden ingesteld;

k. onder „omschreven routes” wordt verstaan: de in de Bijlage bij deze Overeenkomst vastgestelde routes;

l. de term „grondgebied” heeft de daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago toegekende betekenis.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Tenzij in deze Overeenkomst anders overeengekomen, geniet de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes de volgende rechten:

a. het zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegen;

b. het op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij maken van tussenlandingen voor andere dan commerciële doeleinden;

c. het maken van tussenlandingen op de in de Bijlage omschreven punten van de andere Overeenkomstsluitende Partij met het doel passagiers, vracht, bagage en post op internationale luchtdiensten, afkomstig uit of bestemd voor de andere Overeenkomstsluitende Partij, of in voorkomend geval afkomstig uit of bestemd voor een andere Staat af te zetten en op te nemen, zulks overeenkomstig het in de Bijlage bepaalde.

3. Geen van de bepalingen van het tweede lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan het luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Aanwijzing, vervanging en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes en het recht een dergelijke aanwijzing in te trekken of te wijzigen.

2. Na ontvangst van bedoelde aanwijzing is elke Overeenkomstsluitende Partij verplicht onverwijld aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de desbetreffende exploitatievergunningen te verlenen, zulks met inachtname van het bepaalde in het derde lid van dit artikel.

3. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze aantoon in staat te zijn de door wetten en voorschriften opgelegde verplichtingen na te komen bij normale en redelijke toepassing van die wetten en voorschriften door bedoelde autoriteiten op de exploitatie van de internationale luchtdiensten, zulks in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.

4. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar vergunning is verleend, kan zij te allen tijde een aanvang inaken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits voor bedoelde diensten een overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst vastgesteld tarief geldt.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder door haar noodzakelijk geachte voorwaarden terzake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien zij er niet van overtuigd is dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 4

Opschorting of intrekking van exploitatievergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verleende exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening door bedoelde maatschappij van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten op te schorten of voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor de uitoefening van bedoelde rechten:

a. wanneer zij er niet van overtuigd is dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij in handen is van de Overeenkomstsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen en/of haar onderdanen;

b. wanneer deze maatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze exclusieve rechten verleent na te komen;

c. ingeval een zodanige luchtvaartmaatschappij niet ten overstaan van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aantoonbaar te voldoen aan de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag van Chicago worden toegepast;

d. wanneer de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de overeengekomen diensten te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij de in het eerste lid van dit artikel voorziene intrekking, opschorting of het met onmiddellijke ingang stellen van voorwaarden van wezenlijk belang is om nieuwe inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 5

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in en het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten geëxploiteerde luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met bedoelde luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen de grenzen van haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in, het verblijf op en het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, vracht

en post, alsmede betreffende de afwikkeling van de formaliteiten van binnenkomst in en vertrek uit het land, immigratie- en douaneformaliteiten en formaliteiten op sanitair gebied, zijn op bedoeld grondgebied eveneens van toepassing op de vluchten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie en quarantaine en van andere soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 6

Erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen of titels van bevoegdheid en vergunningen die door de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de in de Bijlage omschreven routes, mits de vereisten waaraan voor de uitreiking of geldigverklaring van die bewijzen en vergunningen moet worden voldaan, in overeenstemming zijn met de bij het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen of titels van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 7

Beveiliging van het luchtverkeer

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkaar de nodige bijstand te verlenen teneinde het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in zich te houden aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor binnenkomst in haar grondgebied voorgeschreven niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke beveiligingsmaatregelen en zelf passende maatregelen te nemen ter controle van passagiers en hun handbagage. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers, teneinde het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging, welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Mocht een Overeenkomstsluitende Partij van zodanige bepalingen afwijken, dan kan de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij verzoeken. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen wordt overeengekomen, vangt zodanig overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een zodanig verzoek.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voorzover de Overeenkomstsluitende Partijen beide Partij bij deze verdragen zijn.

5. Wanneer zich het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen voordoen of wanneer zich een dreiging op dit gebied voordoet, zijn de Overeenkomstsluitende Partijen gehouden elkaar bijstand te verlenen door middel van het verschaffen van communicatiefaciliteiten die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk voorval of de dreiging daarvan een einde te maken.

Artikel 8

Dienstregelingen

1. De door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij is verplicht 30 dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor te leggen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder vermelding van de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden voorgelegd.

Artikel 9

Heffingen voor het gebruik van luchthavens en voor andere voorzieningen

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan voor het gebruik van luchthavens en voor andere voorzieningen billijke en redelijke heffingen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen stemt er evenwel mede in dat bedoelde heffingen niet hoger mogen zijn dan die welke worden toegepast voor het gebruik van bedoelde luchthavens en voorzieningen door andere luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

Artikel 10

Douanerechten, heffingen en belastingen

1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede de zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindende normale uitrustingsstukken, brandstof, reservedelen, smeermiddelen, voorraden (met inbegrip van etenswaren, tabaksartikelen en dranken) en promotiemateriaal, zijn bij binnenkomst in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en overige nationale rechten en heffingen, mits genoemde uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd, zelfs wanneer bedoelde goederen aan boord van bedoelde luchtvaartuigen worden gebruikt of genuttigd gedurende vluchten boven vermeld grondgebied.

2. Eveneens zijn van genoemde rechten en heffingen vrijgesteld:

a. smeeroliën, technische verbruiksmaterialen, reservedelen, gereedschappen en speciale uitrustingsstukken voor onderhoudswerk, alsmede voorraden (met inbegrip van etenswaren, tabaksartikelen en dranken) uitsluitend met het oog op de door haar te ontwikkelen activiteiten door de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij verzonden naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b. brandstoffen, smeeroliën, andere technische verbruiksmaterialen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en voorraden die aan boord worden genomen van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaart-

maatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en worden gebruikt op internationale luchtdiensten.

3. Normale boorduitrustingsstukken, alsmede andere materialen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen na voorafgaande toestemming van de douaneautoriteiten van het grondgebied in kwestie. In dergelijke gevallen kunnen deze goederen onder het toezicht van bedoelde autoriteiten worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of in overeenstemming met de douanevoorschriften worden gebruikt.

Artikel 11

Eerlijke concurrentie

1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de door hen aangewezen luchtvaartmaatschappijen een eerlijke en gelijke behandeling genieten bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden en wel op grond van het beginsel van gelijke kansen.

2. Elke Partij neemt binnen haar rechtsgebied passende maatregelen ter bestrijding van alle vormen van discriminatie en van oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. Er wordt van uitgegaan dat de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met deze Overeenkomst verleende diensten onder andere tot doel hebben een in de verkeersbehoeften voorzienend luchtvervoer te verschaffen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen komen met betrekking tot de omschreven routes en de exploitatievoorwaarden daarvan overeen dat deze door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg worden vastgesteld.

Artikel 12

Tarieven

1. De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe te passen tarieven voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, in het bijzonder met de exploitatiekosten, een redelijke winst en de door andere luchtvaartmaatschappijen op enig deel van de omschreven routes toegepaste tarieven.

2. De in het eerste lid van dit artikel vermelde tarieven worden, indien mogelijk, door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen vastgesteld.

3. De aldus vastgestelde tarieven worden ten minste vijftien (15) dagen vóór de voorziene datum van ingang aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd. In bijzondere gevallen kan deze termijn met instemming van bedoelde autoriteiten worden bekort.

Voor de inwerkingtreding van een tarief is de uitdrukkelijke voorafgaande goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

4. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel of indien een luchtvaartautoriteit binnen de in het derde lid van dit artikel vermelde termijn aan de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel vastgesteld tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderling overleg vast te stellen.

5. Een overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgesteld tarief blijft van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld.

6. Voor de vaststelling van de tarieven wordt, indien mogelijk, gebruik gemaakt van de desbetreffende procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association).

7. De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen op generlei wijze verandering aanbrengen in de bedragen van en de voorschriften inzake toepassing van de geldende tarieven.

Artikel 13

Overmaking van winsten

1. De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben het recht het batig saldo van de inkomsten en uitgaven op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van hun activiteit als luchtvervoerders om te wisselen en over te maken. In de over te maken bedragen zijn begrepen de inkomsten in ongeacht welke valuta uit verkopen van luchtvervoersdiensten en aanvullende diensten en de door deze inkomsten opgebrachte commerciële rente over de tijd dat deze in deposito waren gegeven in afwachting van overmaking.

2. Een dergelijke overmaking vindt plaats overeenkomstig de geldende nationale wetgeving van het betrokken land.

Artikel 14

Commerciële activiteiten

1. Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen moet het worden toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen voor de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsmede andere voorzieningen tot stand te brengen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, rechtstreeks of via een agent, luchtvervoersdiensten te verkopen.

2. Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij moet het worden toegestaan om het voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gerechtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten en vergunningen moeten worden verricht resp. verleend in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Het gehele personeel is onderworpen aan de wetten, voorschriften en administratieve procedures die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 15

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen in een geest van nauwe samenwerking overleg met elkaar zo vaak als dit noodzakelijk geacht wordt teneinde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst op bevredigende wijze worden toegepast.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan desgewenst te allen tijde verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen met het doel de uitlegging, toepassing of wijziging van deze Overeenkomst aan een onderzoek te onderwerpen. Bedoeld overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen, te

rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden of het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen van de Republiek Costa Rica, al naar gelang het geval zich voordoet. Indien overeenstemming wordt bereikt omtrent de wijziging van de Overeenkomst, wordt bedoelde overeenstemming formeel vastgelegd door middel van een diplomatieke-notawisseling.

3. Elke wijziging van deze Overeenkomst treedt in werking op een door beide Overeenkomstsluitende Partijen door middel van een diplomatieke-notawisseling overeen te komen datum, nadat de goedkeuring verkregen is die elk van hen nodig heeft, zulks in overeenstemming met hun onderscheiden constitutionele procedures.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en treedt in werking op de door bedoelde autoriteiten vast te stellen datum.

Artikel 16

Regeling van geschillen

Elk geschil dat naar aanleiding van deze Overeenkomst ontstaat, wordt in overeenstemming met het bepaalde in artikel 15, tweede lid van deze Overeenkomst eerst voorwerp van rechtstreeks overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en indien deze geen overeenstemming bereiken, langs diplomatieke weg beslecht.

Artikel 17

Multilaterale overeenkomst

1. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multinationale overeenkomst terzake van een door die multilaterale overeenkomst bestreken aangelegenheid in werking treedt, omdat voldaan is aan de constitutionele vereisten, worden door de relevante bepalingen van die multilaterale overeenkomst de relevante bepalingen van de onderhavige Overeenkomst buiten werking gesteld. In dat geval wordt de onderhavige Overeenkomst gewijzigd teneinde haar aan te passen aan de bepalingen van bedoelde multilaterale overeenkomst.

2. Indien de bepalingen van deze Overeenkomst strijdig zijn met die van de multilaterale overeenkomst, hebben, hangende de inwerkingtreding van de multilaterale overeenkomst, de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst voorrang.

Artikel 18

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 20

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan, eindigt deze Overeenkomst negen (9) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij bedoelde mededeling in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het verstrijken van bedoelde termijn. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een diplomatieke-notawisseling hebben medegedeeld dat aan hun constitutionele formaliteiten is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te San José in de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, op 21 december 1994.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

FRANS B. A. M. VAN HAREN

Voor de Regering van de Republiek Costa Rica,

Bijlage

A. Routetabel

1. Aangezien het onmiskenbare doel van deze Overeenkomst is het bevorderen, op de grondslagen van billijkheid, gelijkheid en wederkerigheid, van geregelde luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica, verlenen beide landen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen volledige wederkerige rechten voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post tussen punten in hun onderscheiden landen.

2. In het streven de fundamentele derde- en vierde-vrijheidsrechten aan te vullen, verlenen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Costa Rica elkaar transatlantische of intercontinentale vijfde-vrijheidsrechten, zulks ter specifieke beoordeling van de luchtvaartautoriteit van elke Partij.

3. a.

Punten in beide richtingen aan te doen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Costa Rica:

punten in Costa Rica – Caracas, Panama City, Nederlandse Antillen, Aruba, Santo Domingo, Cancún – punten in Nederland, zonder verkeersrechten tussen punten in Nederland en Caracas, Panama City, Nederlandse Antillen, Aruba, Santo Domingo en Cancún.

b.

Punten in beide richtingen aan te doen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:

punten in Nederland – Nederlandse Antillen, Aruba, Santo Do-

mingo, Caracas, Bogotá, Panama City, Guatemala – punten in Costa Rica.

zonder verkeersrechten tussen punten in Costa Rica en Santo Domingo, Caracas, Bogotá, Panama City, Guatemala.

c.

Noten:

Een punt of punten op de omschreven routes kunnen op één of alle vluchten worden overgeslagen, mits elke dienst aanvangt op het nationale grondgebied van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij.

Punten op de omschreven routes mogen in elke volgorde worden aangedaan, mits elke dienst aanvangt op het nationale grondgebied van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij.

De tussenliggende punten kunnen ook als verder gelegen punten worden aangedaan.

B. Capaciteit

De luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht elk type luchtvaartuig van welke indeling dan ook op de omschreven routes te exploiteren, met een maximum van 7 maal per week.

**Convenio sobre transporte aereo entre el Reino de los Países Bajos
y la Republica de Costa Rica**

El Reino de los Países Bajos

y

la República de Costa Rica.

Deseosos de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre sus respectivas naciones y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

Deseosos igualmente de aplicar a este transporte los principios y las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de organizar sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad los servicios aéreos regulares entre los dos países a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su Anexo, los términos abajo expuestos tienen la siguiente significación:

a) El término "Convenio de Chicago" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo y modificación adoptados de conformidad con los Artículos 90 y 94 del mismo, que hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes.

b) El término "Convenio" significa este Convenio, el Anexo redactado para su aplicación y cualquier reforma al Convenio o Anexo.

c) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de la República de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y en el caso del Reino de los Países Bajos, el Ministro de Transporte, Obras Públicas y Administración de Aguas o cualquiera que tenga jurisdicción para desempeñar las funciones que en la actualidad ejercen dichas Autoridades.

d) El término "empresa aérea designada" se refiere a la empresa de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3 del mismo.

e) El término "servicio aéreo" significa cualquier operación regular realizada por aeronaves para el transporte público de pasajeros, carga y correo, por remuneración.

f) El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de mas de un Estado.

g) El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, en el servicio aéreo.

h) El término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

i) El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un período dado.

j) El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas.

k) El término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Anexo adjunto al presente Convenio.

l) El término "territorio" tendrá, para los propósitos del presente Convenio, la significación que se le atribuye en el Artículo 2 del Convenio de Chicago.

Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo adjunto al presente Convenio.

2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante, gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo.

b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.

c) Hacer escalas en los puntos de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Anexo con el propósito de desembarcar y embarcar pasajeros, carga, equipaje y correo en servicio aéreo internacional procedente o con destino a la otra Parte Contratante, o en su caso procedente o con destino a otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo.

3. Nada en el párrafo 2 de este Artículo deberá ser considerado como el otorgamiento del derecho a la aerolínea de una Parte Contratante a participar en el transporte aéreo entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Designación, Sustitución y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante, una empresa de transporte aéreo para que explote los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo y el derecho de retirar o de cambiar tal designación.

2. Al recibir dicha designación la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones del párrafo 3 del presente Artículo, conceder sin demora, a la empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrá exigir que la empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante, demuestre que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago.

4. Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios, una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

5. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a rehusar el otorgamiento de la autorización para operar a que hace referencia el párrafo 2 de este Artículo, o a otorgar esta autorización bajo las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por parte de la aerolínea designada de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio, si no está convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la aerolínea los tiene la Parte Contratante que la designa o sus nacionales o ambos.

Artículo 4

Suspensión o Revocación de la Autorización de Operaciones

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a revocar la autorización de explotación concedida a una empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) Cuando no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa se halla en manos de la Parte Contratante que designe a la empresa o de sus nacionales o ambos.

b) Cuando esta empresa no cumpla con las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios.

c) En el caso de que tal aerolínea no califique ante las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante conforme a las leyes y reglamentos que aplican normalmente en forma razonable estas Autoridades de conformidad con el Convenio de Chicago.

d) Cuando la empresa de transporte aéreo deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1 de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

Artículo 5

Aplicación de Leyes, Reglamentos y Procedimientos

1. Las Leyes, Reglamentos y Procedimientos de cada Parte Contratante que regulen en sus territorios la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la prestación del servicio aéreo internacional o relativas a la operación y navegación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa designada de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes, Reglamentos y Procedimientos que regulen sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, así como los trámites

relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo sobre el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no dejen el área del aeropuerto reservada al efecto, excepto en lo que se refiere a las medidas de seguridad contra violencia y piratería aérea, no se verán sometidos más que a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo serán exonerados de derechos aduaneros y demás impuestos similares.

4. Ninguna de las Partes Contratantes deberá dar preferencia a cualquier otra aerolínea designada de la otra Parte Contratante en cuanto a la aplicación de los reglamentos de aduana, inmigración, cuarentena y otros reglamentos similares: o el uso de aeropuertos, pistas aéreas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones conexas bajo su control.

Artículo 6

Reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y vigentes, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el Anexo, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados sean conforme a las normas establecidas en el Convenio de Chicago.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez, para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 7

Seguridad Aérea

1. Las Partes Contratantes acuerdan proporcionar ayuda la una a la otra cuando sea necesario a fin de evitar el secuestro ilegal de una aeronave u otros actos ilegales contra la seguridad de la aeronave, los aeropuertos y las instalaciones para navegación aérea, o cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

2. Cada una de las Partes Contratantes convienen en observar las disposiciones de seguridad no discriminatorias y generalmente aplicables exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada al territorio de la otra Parte Contratante y tomar medidas adecuadas para inspeccionar a los pasajeros y a su equipaje de mano. Cada una de las Partes Contratantes deberá también prestar benévola consideración a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante pidiendo medidas de seguridad especiales para su aeronave o pasajeros debido a una amenaza específica.

3. Las Partes Contratantes deberán actuar consistentemente con las disposiciones de seguridad de aviación correspondientes establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Si una de las Partes Contratantes se desviase de tales disposiciones, la otra Parte Contratante puede solicitar consultas con esa Parte Contratante. A menos que lo contrario sea acordado por las Partes Contratantes, tales consultas se iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibido de tal solicitud.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y ciertos otros Actos cometidos a Bordo de Aeronaves, suscrita en Tokio el 14 de setiembre de 1963, la Convención para la Supresión de Secuestro Ilegal de Aeronaves, suscrita en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y la Convención para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de setiembre de 1971, siempre y cuando las Partes Contratantes sean ambas parte de estas Convenciones.

5. Cuando se da el secuestro ilegal de una aeronave u otros actos ilegales contra la seguridad de la aeronave, los aeropuertos y las instalaciones para navegación aérea o se da una amenaza en ese sentido, las Partes Contratantes deberán ayudarse la una a la otra facilitando las comunicaciones que intenten terminar con rapidez y seguridad tal incidente o su amenaza.

Artículo 8

Horarios

1. La aerolínea designada por cada Parte Contratante deberá presentar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación con 30 días de anticipación el horario de los servicios que intenta prestar, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave, la configuración y el número de asientos que se pondrán a disposición del público.

2. Las solicitudes de permiso para operar vuelos adicionales pueden ser presentadas por la aerolínea designada para su aprobación directamente a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Artículo 9

Derechos por el Uso de Aeropuertos y otros Servicios

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, unas tasas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y otros servicios. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y servicios a cualquier otra aerolínea dedicada a servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 10

Derechos Aduaneros, Tributos e Impuestos

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa de transporte aéreo designada por cualquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual, combustible, repuestos, lubricantes, provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas), materiales de promoción a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, de inspección u otros derechos y tributos nacionales al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que éste equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y tributos, a saber:

a) Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas) y en exclusiva para el desarrollo de las actividades de la empresa aérea, remitido por la empresa aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante.

b) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Par-

tes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales.

3. El equipo normalmente conducido a bordo de las aeronaves, así como aquellos otros materiales y aprovisionamientos que permanecen a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto sean exportados o bien sean utilizados de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

Artículo 11

Competencia Leal

1. Ambas Partes Contratantes convienen en que las empresas aéreas designadas por ellas gozarán de un trato justo y equitativo en la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios en base al principio de igualdad de oportunidades.

2. Cada Parte tomará las acciones pertinentes dentro de su jurisdicción, para eliminar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente la posición competitiva de la empresa aérea de la otra Parte.

3. Queda entendido que los servicios que prestan las empresas aéreas designadas conforme al presente Convenio, tendrán, entre otros, el objetivo de proporcionar transporte aéreo acorde con las necesidades del tráfico.

4. Las Partes Contratantes acuerdan en lo relativo a las Rutas especificadas y sus términos de operación que los mismos serán definidos por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes de mutuo acuerdo.

Artículo 12

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él, se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas aplicadas por otras aerolíneas en cualquier parte de las rutas especificadas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo se acordarán, si es posible, por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes.

3. Las tarifas así acordadas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, al menos quince (15) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades.

Para la entrada en vigencia de una tarifa será necesaria la previa autorización expresa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 2 del presente Artículo o cuando una Autoridad Aeronáutica en los plazos mencionados en el párrafo 3 de este Artículo, manifieste a la otra Autoridad Aeronáutica su disconformidad respecto a cualquier tarifa acordada conforme a las disposiciones del párrafo 2, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa.

6. Para el establecimiento de las tarifas, se utilizará, si es posible, el proceso de fijación de tarifas del organismo Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

7. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes.

Artículo 13

Transferencia de Utilidades

1. La Empresa Aérea designada por cada Parte Contratante tendrá el derecho de convertir y transferir, la cantidad que exceda de los ingresos recibidos en el territorio de la otra Parte Contratante sobre sus gastos en el mismo, en relación con su actividad, como transportista aéreo. Los montos sujetos a transferencias incluirán los ingresos, en cada moneda, por concepto de las ventas de servicios de transporte aéreo, de servicios suplementarios e intereses comerciales devengados sobre tales ingresos por el tiempo en que se encuentran en depósito hasta la correspondiente transferencia.

2. Tal transferencia se efectuará conforme a la legislación interna vigente de cada país.

Artículo 14

Actividades Comerciales

1. A las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes se les deberá permitir

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de tiquetes aéreos así como las demás instalaciones necesarias para el suministro del transporte aéreo.

b) vender servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, sea directamente o a través de un agente.

2. A la aerolínea designada de una de las Partes Contratantes se le deberá permitir traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal gerencial, comercial, operativo y técnico que pueda requerir, en relación al suministro de transporte aéreo.

3. Estos requerimientos de personal, a opción de la aerolínea designada, pueden ser satisfechos por su propio personal o usando los servicios de cualquier otra organización, compañía o aerolínea operando en el territorio de la otra Parte Contratante, y que esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Las actividades y permisos anteriores deberán ser realizadas de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante.

5. Todo el personal estará sujeto a las Leyes, Reglamentos y Procedimientos Administrativos aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 15

Consultas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes realizarán consultas con la frecuencia que se considere necesaria y con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento solicitar la celebración de consultas, si fuera conveniente entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, con el propósito de analizar la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días,

contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Asuntos Exteriores del Reino de los Países Bajos o por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Costa Rica según fuere el caso. Si se llegara a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas Diplomáticas.

3. Cualquier enmienda al presente Convenio entrará en vigencia en la fecha en que ambas Partes Contratantes convengan, una vez que hayan obtenido la aprobación que cada uno de ellas requiera, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, en un Canje de Notas Diplomáticas.

4. Cualquier reforma del Anexo del presente Convenio deberá ser acordada por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas y entrará en vigencia en la fecha determinada por dichas Autoridades.

Artículo 16

Arreglo de Controversias

1. Cualquier controversia que se origine por motivo de este Convenio, será objeto ante todo de consultas directas entre las Autoridades Aeronáuticas de acuerdo al término establecido en el párrafo 2 del Artículo 15 de este Convenio y de no haber acuerdo, será dirimido a través de los canales diplomáticos.

Artículo 17

Convenio Multilateral

1. Si un convenio multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes sobre cualquier materia cubierta por ese Convenio Multilateral entra en vigencia por haberse cumplido con los requisitos constitucionales, las disposiciones relevantes de ese convenio multilateral derogan las disposiciones relevantes del presente Convenio. En ese caso el presente Convenio será modificado a fin de adaptarse a las disposiciones de dicho convenio multilateral.

2. Pendiente la entrada en vigencia del convenio multilateral, si existiere cualquier conflicto entre las disposiciones del presente Convenio y las del convenio multilateral, prevalecerán las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 18

Registro ante la O.A.C.I.

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Artículo 19

En lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, este Convenio se aplicará al Reino en Europe unicamente.

Artículo 20

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hiciere tal notificación, el Convenio terminará nueve (9) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se consideraría recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) haya recibido la notificación.

Artículo 21

Entrada en vigencia

El presente Convenio entrará en vigencia en la fecha en que por Canje de Notas Diplomáticas la Partes Contratantes se notifiquen el cumplimiento de sus formalidades constitucionales.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio.

DADO por duplicado en idioma español y holandés, cada versión igualmente auténtica, en San José el día 21 de diciembre de 1994.

Por el Reino de los Países Bajos

FRANS B. A. M. VAN HAREN

Frans B. A. M. van Haren
Ambador

Por el Gobierno de la República de Costa Rica

FERNANDO E. NARANJO V.

Fernando E. Naranjo V.
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

Anexo

A. Cuadro de Rutas

1. Siendo el propósito manifiesto del presente acuerdo fomentar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos, ambos países conceden plenos derechos recíprocos a las líneas aéreas designadas para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo entre cualesquiera puntos dentro de sus respectivos países.

2. En el afán de complementar los derechos básicos de terceras y cuartas libertades, la República de Costa Rica y el Reino de los Países Bajos se concederán recíprocamente derechos de tráfico de quinta libertad transatlánticas o intercontinentales a juicio específico de la Autoridad Aeronáutica de cada parte.

3. a)

Puntos a servir en ambas direcciones por la línea aérea designada de la República de Costa Rica:

puntos en Costa Rica-Caracas, Panamá City, Antillas Neerlandesas, Aruba, Santo Domingo, Cancún – puntos en los Países Bajos, sin derechos de tráfico entre puntos en los Países Bajos y Caracas, Panamá City, Antillas Neerlandesas, Santo Domingo y Cancún.

b)

Puntos a servir en ambas direcciones por la línea aérea designada del Reino de los Países Bajos:

puntos en los Países Bajos-Antillas Neerlandesas, Aruba, Santo

Domingo, Caracas, Bogotá, Panamá City, Guatemala – puntos en Costa Rica,
sin derechos de tráfico entre puntos en Costa Rica y Santo Domingo, Caracas, Bogotá, Panamá City, Guatemala.

c)

Notas:

Cualquier punto o puntos en las rutas especificadas podrán ser omitidos en uno o en todos los vuelos, siempre y cuando que cada servicio se origine en el territorio nacional de la respectiva línea aérea.

Puntos en las rutas especificadas podrán ser servidos en cualquier orden, siempre y cuando que cada servicio se origine en el territorio nacional de la respectiva línea aérea.

Puntos intermedios podrán ser servidos también como puntos más allá.

B. Capacidad

La línea aérea de una Parte Contratante tendrá el derecho de operar cualquier tipo de aeronave en cualquier configuración en servicio de las rutas especificadas hasta un máximo de 7 frecuencias por semana.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF COSTA RICA

The Kingdom of the Netherlands

and

The Republic of Costa Rica,

Desiring to encourage the development of air transport between their nations and to expand international cooperation in this field to the fullest extent possible,

Desiring also to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to organize scheduled air services equitably between the two countries on the basis of equality and reciprocity with a view to greater cooperation in the field of international air transport,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the interpretation and the purposes of this Agreement and its Annex:

(a) The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex and amendment thereto adopted under articles 90 and 94 of the Convention and ratified by both Contracting Parties;

(b) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(c) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Costa Rica, the Ministry of Public Works and Transport and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and Water Management, or any authority with jurisdiction to perform the functions currently exercised by the said authorities;

(d) The term "designated airline" means the air transport enterprise designated by each Contracting Party under article 3 of this Agreement to operate agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement;

(e) The term "air service" means any scheduled operation performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo or mail, for remuneration;

(f) The term "international air service" means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one State;

(g) The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail in the course of an air service;

(h) The term "tariff" means the price to be paid for the transport of passengers or cargo and the conditions under which such rates apply, including rates and commissions for agen-

cy and other auxiliary services, but excluding remuneration and other conditions for the carriage of mail;

(i) The term "frequency" means the number of round trips operated by an airline on a specified route within a given period;

(j) The term "agreed services" means any international air services established on specified routes pursuant to the provisions of this Agreement;

(k) The term "specified routes" means the routes established in the Annex to this Agreement;

(l) The term "territory" shall, for the purposes of this Agreement, have the meaning given to it in article 2 of the Chicago Convention.

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Except as otherwise provided in this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall, while operating agreed air services on specified routes, enjoy the following rights:

(a) The right to fly without landing over the territory of the other Contracting Party;

(b) The right to make stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party;

(c) The right to make stops at the points in the territory of the other Contracting Party which are specified in the Annex, for the purpose of discharging or taking on passengers, cargo, baggage or mail in an international air service to and from the other Contracting Party or, where appropriate, to and from another State, as established in the Annex.

3. Nothing in paragraph 2 of this article shall be construed as granting to an airline of one Contracting Party the right to participate in air transport between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Designation, replacement and authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by written notification through the diplomatic channel to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex, and the right to withdraw or alter that designation.

2. Upon receipt of such designation, each Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this article, grant the appropriate operating authorizations without delay to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to show proof that, in accordance with the provisions of the Chicago Convention, it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and

regulations normally and reasonably applied by the said authorities in respect of the operation of international air services.

4. Where an airline has been thus designated and authorized, operation of the agreed services may commence at any time, provided that a tariff fixed in accordance with the provisions of this Agreement is in force for those services.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article or to grant such authorization on the conditions it deems it necessary to impose on the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of this Agreement, where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or in both.

Article 4. Suspension or revocation of operating authorization

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke the operating authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party or to suspend the exercise by that airline of the rights specified in article 2 of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) Where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or in both;

(b) Where that airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those exclusive rights;

(c) In the event of failure by that airline to qualify, in accordance with the Chicago Convention, before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities;

(d) Where the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions referred to in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringement of laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Applicability of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of each Contracting Party as to the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail as well as to formalities for entry into and exit from the country, immigration, customs and health measures shall also be applied in the said territory to the operations of the designated airline of the other Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party which do not leave 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. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duty and other similar charges.

4. Neither Contracting Party shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and other similar regulations, or in the use of airports, airways and air traffic services and related facilities under its control.

Article 6. Recognition of certificates of airworthiness and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for operations on the routes specified in the Aunex, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are in conformity with the standards established pursuant to the Chicago Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right of refusing to recognize, in respect of flights over its own territory, the validity of certificates of competency or licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7. Aviation security

1. The Contracting Parties agree to provide assistance to each other where necessary in order to prevent the unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports or air navigation facilities, or any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe the non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for admission to the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on baggage. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that 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 such a request.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, in so far as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

Article 8. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights may be submitted by the designated airline directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval.

Article 9. Duties for the use of airports and other services

Each Contracting Party may impose or allow the imposition of just and reasonable charges on aircraft of the other Party for the use of airports and other services. However, each Contracting Party agrees that such charges shall not be higher than those applied, for the use of the said airports and services, to any other airline engaged in similar international air services.

Article 10. Customs duty, charges and taxes

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline of either Contracting Party as well as their regular equipment, fuel, spare parts, lubricants, aircraft stores (including food, tobacco and beverages) and promotional material on board such aircraft shall be exempt from any customs duty, inspection fees and other national duties and charges on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported, even where the goods in question are used or consumed by the aircraft in question on flights within the said territory.

2. The following shall likewise be exempt from such duties and charges:

(a) Lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, tools and special equipment for maintenance work as well as aircraft stores (including food, tobacco and beverages), which are intended solely for use in airline operations and shipped by the airline of one Contracting Party to the territory of the other Contracting Party;

(b) Fuel, lubricating oils and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores which are carried on board aircraft of the airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party and used in international services.

3. Regular airborne equipment as well as other materials and provisions retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other

Contracting Party only with the prior consent of the customs authorities of the territory in question. When so unloaded, they may be kept under the supervision of the customs authorities until they are either exported or used in accordance with customs regulations.

Article 11. Fair competition

1. The two Contracting Parties agree that the airlines designated by them shall enjoy fair and equitable treatment in the operation of agreed services on specified routes between their respective territories on the basis of the principle of equal opportunity.

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

3. It is understood that the services operated by the airlines designated in accordance with this Agreement shall aim, inter alia, to provide air transport in keeping with traffic requirements.

4. The Contracting Parties agree, with respect to the specified routes and their terms of operation, that those terms shall be determined by mutual agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 12. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for transport to and from the territory of the other Party shall be set at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs charged by other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines of the two Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least fifteen (15) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced with the consent of the said authorities.

The express approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall be required prior to the entry into force of a tariff.

4. Where it is not possible for a tariff to be agreed as provided in paragraph 2 of this article or where, during the period referred to in paragraph 3 of this article, one aeronautical authority notifies the other aeronautical authority that it is not in accordance with any tariff agreed as provided in paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

5. Tariffs set in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been set.

6. In setting the tariffs, the rate-setting machinery of the International Air Transport Association shall be used where possible.

7. The designated airlines of the Contracting Parties shall under no circumstances modify the pricing or the rules for the application of existing tariffs.

Article 13. Transfer of profits

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to convert and remit any income earned in the territory of the other Contracting Party from its air transport operations which is in excess of its expenses in that territory. The amounts which may be remitted shall include revenues, in either currency, derived from sales of air transport services, from supplemental services or from commercial interest earned on such revenues while they are on deposit awaiting remittance.

2. Such remittance shall be made in accordance with the existing internal legislation of each country.

Article 14 Commercial activities

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be allowed to:

(a) Establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transport and the sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transport;

(b) Sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through an agent.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party the managerial, sales, operational and technical staff it may require in connection with the provision of air transport.

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 and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be authorized and carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. All staff shall be subject to the laws, regulations and administrative procedures applicable in the territory of the other Contracting Party.

Article 15 Consultation

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations as often as they deem necessary in order to ensure the satisfactory implementation of the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may at any time, as appropriate, request consultations to be held between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for the purpose of considering the interpretation, implementation or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within sixty (60) days of the date of receipt of a request made by the

Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands or of Costa Rica, as the case may be. Any agreement reached to amend this Agreement shall be formalized through an exchange of diplomatic notes.

3. Any amendment to this Agreement shall enter into force on a date agreed by the two Contracting Parties in an exchange of diplomatic notes, once both Parties have obtained the approval required under their respective constitutional procedures.

4. Any modification of the Annex to this Agreement shall be agreed in writing by the aeronautical authorities and shall enter into force on a date determined by the said authorities.

Article 16. Settlement of disputes

Any dispute arising from this Agreement shall in the first place be the subject of direct consultations between the aeronautical authorities, within the time period specified in article 15, paragraph 2, and should they not reach agreement, it shall be resolved through the diplomatic channel.

Article 17. Multilateral agreement

1. Where a multilateral agreement accepted by both Contracting Parties concerning any matter covered by that multilateral agreement enters into force upon fulfilment of the constitutional requirements, the relevant provisions of that multilateral convention shall supersede the corresponding provisions of this Agreement. In such case, the present Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that multilateral agreement.

2. While the entry into force of the multilateral agreement is pending, the provisions of the present Agreement shall prevail where there is a conflict between the provisions of the present Agreement and those of the multilateral agreement.

Article 18. Registration with ICAO

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

Article 19.

In the case of the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to the Kingdom in Europe.

Article 20. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case, the Agreement shall terminate nine (9) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn, by mutual agreement, before the expiry of this period. In

the absence of acknowledgement of receipt of the notice by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Entry into force

This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have notified each other through an exchange of diplomatic notes that they have completed their constitutional formalities.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement. Done at San José on 21 December 1994, in duplicate in the Dutch and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands:

FRANS B. A. M. VAN HAREN
Ambassador

For the Government of the Republic of Costa Rica:

FERNANDO E. NARANJO V.
Minister for Foreign Affairs and Worship

ANNEX

A. Schedule of routes

1. In view of the express purpose of this Agreement to develop equitably, on the basis of equality and reciprocity, scheduled air services between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica, the two nations grant full reciprocal rights to the airlines designated for the transport of passengers, baggage, cargo and mail between any points within their respective countries.

2. In an endeavour to expand basic third-freedom and fourth-freedom rights, the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica shall grant each other reciprocal transatlantic or intercontinental fifth-freedom traffic rights at the specific discretion of the aeronautical authority of each Contracting Party.

3. (a)

Points to be served in both directions by the designated airline of the Republic of Costa Rica:

Points in Costa Rica – Caracas, Panama City, Netherlands Antilles, Aruba, Santo Domingo, Cancún points in the Netherlands, without traffic rights between points in the Netherlands and Caracas, Panama City, Netherlands Antilles, Santo Domingo and Cancún.

(b)

Points to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:

Points in the Netherlands -- Netherlands Antilles, Aruba, Santo Domingo, Caracas, Bogotá, Panama City, Guatemala -- points in Costa Rica, without traffic rights between points in Costa Rica and Santo Domingo, Caracas, Bogotá, Panama City, Guatemala.

(c)

Notes:

Any point or points along the specified routes may be omitted on any or all flights, provided that each service originates in the national territory of the airline in question.

Points along the specified routes may be served in any order, provided that each service originates in the national territory of the airline in question.

Intermediate points and points beyond may be served.

B. Capacity

An airline of a Contracting Party shall have the right to operate any type of aircraft in any configuration in services along the specified routes, up to a maximum of seven times per week.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DU COSTA RICA RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Royaume des Pays-Bas et la République du Costa Rica,

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre leurs pays respectifs et de renforcer dans toute la mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

Désireux également d'appliquer à ce transport les principes et les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux d'organiser sur une base équitable d'égalité et de réciprocité les services aériens réguliers entre les deux pays afin de parvenir à une plus grande coopération dans le domaine des transports aériens internationaux,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier - Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord et de ses annexes:

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toutes modifications apportées aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "Accord" désigne le présent Accord, l'annexe établie en vue de son application ainsi que tout amendement dudit Accord ou de ladite annexe.

c) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République du Costa Rica, le Ministère des travaux publics et des transports et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités;

d) L'expression "entreprise désignée" s'entend de l'entreprise de transports aériens désignée par chacune des Parties contractantes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord conformément aux dispositions de l'article 3 de celui-ci;

e) L'expression "service aérien" désigne toute opération régulière assurée par un aéronef pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier moyennant rémunération;

f) L'expression "service aérien international" désigne tout service aérien survolant le territoire de plus d'un État;

g) L'expression "escale à des fins non commerciales" désigne un atterrissage à des fins autres que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier;

h) L'expression "tarif" désigne le prix acquitté pour le transport de passagers et de marchandises et les conditions dans lesquelles ce prix est appliqué, y compris les montants et commissions correspondant à des services d'agents ou à d'autres services complémentaires, à l'exclusion de la rémunération et des conditions applicables au transport de courrier;

i) L'expression "fréquence" désigne le nombre de vols aller-retour assurés par une entreprise sur une route spécifiée pendant une période déterminée;

j) L'expression "services convenus" désigne les services aériens internationaux pouvant être établis sur les routes spécifiées conformément aux dispositions du présent Accord;

k) L'expression "routes spécifiées" désigne les routes établies dans l'annexe au présent Accord;

l) L'expression "territoire" a, au sens du présent Accord, le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention.

Article 2 - Octroi de droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, aux fins de l'exploitation des services aériens internationaux réguliers par les entreprises désignées sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes jouit sur le territoire de l'autre Partie contractante, pendant l'exploitation des services aériens convenus sur les routes spécifiées, du droit:

a) De survoler son territoire sans y faire escale;

b) De faire des escales non commerciales sur son territoire; et

c) De faire escale aux points de l'autre Partie contractante spécifiés dans l'annexe en vue d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises, des bagages, et du courrier en service aérien international en provenance ou à destination de l'autre Partie contractante ou, s'il y a lieu, d'un autre État, conformément aux dispositions de l'annexe.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est interprétée comme accordant à l'entreprise de l'une des Parties contractantes le droit de participer au transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3 - Désignation et remplacement des entreprises et permis d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées en annexe ainsi que de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie, dès réception d'une telle désignation, accorde sans tarder à l'entreprise ou aux entreprises désignées les permis d'exploitation appropriés.

3. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4. L'entreprise ainsi désignée et autorisée peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable auxdits services ait été établi conformément aux dispositions du présent Accord.

5. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser d'accorder les permis d'exploitation visés au paragraphe 2 du présent article ou d'assortir des conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord s'il n'a pas été apporté la preuve que la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par ses ressortissants.

Article 4 - Suspension ou annulation des permis d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit d'annuler le permis d'exploitation accordé à une entreprise désignée par l'autre Partie ou de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord ou de subordonner l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires:

a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue que la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient détenus par la Partie contractante qui l'a désignée et/ou par ses ressortissants;

b) Lorsque l'entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante ayant accordé lesdits droits;

c) Lorsque l'entreprise n'a pas apporté la preuve devant les autorités aéronautiques de cette Partie contractante qu'elle est en mesure de se conformer aux lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités conformément à la Convention;

d) Lorsque l'entreprise manque à conformer l'exploitation des services convenus aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Les Parties contractantes n'exercent ce droit qu'après les consultations prévues au paragraphe 1 du présent article, sauf nécessité immédiate de suspendre les opérations ou d'imposer des conditions pour éviter la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question.

Article 5 - Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises et courrier, tels que ceux concernant les formalités d'entrée et de sortie et d'immigration, les passeports, douane et les mesures sanitaires, s'appliquent également sur ledit territoire aux opérations de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, exception faite des mesures de sécurité visant à prévenir les actes de violence et de piraterie aérienne, ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres charges semblables.

4. Aucune des Parties contractantes ne privilégie une autre entreprise désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application des règlements de douane, d'immigration, de service de quarantaine et des autres règlements semblables ou l'utilisation d'aéroports, de pistes et de services de navigation aérienne ou des installations connexes se trouvant sous son contrôle.

Article 6 - Acceptation des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales éventuellement fixées conformément à la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 7 - Sécurité de l'aviation

1. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, en cas de besoin, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

2. Chacune des Parties s'engage à observer les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement applicables exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à adopter des mesures adéquates pour procéder au contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes considère avec bienveillance toute demande de l'autre Partie tendant à ce qu'il soit adopté des mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Si l'une des Parties contractantes déroge auxdites dispositions, l'autre Partie contractante pourra demander des consultations. À moins qu'il n'en soit convenu autrement

entre elles, lesdites consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de ladite demande.

4. Les Parties contractantes se conforment 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, pour autant qu'elles sont l'une et l'autre Parties auxdits instruments.

5. Lorsqu'il se produit un incident ou que plane la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de ces aéronefs, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

Article 8 - Horaires

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes soumet à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, avec préavis d'au moins 30 jours, l'horaire des services qu'elle entend assurer, en spécifiant la fréquence, le type d'appareil, la configuration et le nombre de sièges qui seront mis à la disposition du public.

2. L'entreprise désignée peut soumettre directement à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante toute demande d'autorisation de vols supplémentaires.

Article 9 - Droits perçus pour l'utilisation des aéroports et d'autres services

Chacune des Parties contractantes peut percevoir ou autoriser que soient perçues des aéronefs de l'autre Partie des redevances justes et raisonnables au titre de l'utilisation des aéroports et d'autres services. Chacune des Parties contractantes convient néanmoins que lesdites redevances ne seront pas plus élevées que celles appliquées au titre de l'utilisation desdits aéroports et services à toute autre entreprise assurant des services aériens internationaux semblables.

Article 10 - Droits de douane, taxes et impôts

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux (carburants, pièces de rechange, lubrifiants, provisions de bord, y compris denrées alimentaires, boissons et tabac) et matériels publicitaires se trouvant à bord sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, droits d'inspection et autres droits et charges à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation, même si lesdits articles doivent être utilisés ou consommés pendant le survol dudit territoire.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes:

a) Les lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces de rechange, outils et matériels d'entretien spécial, ainsi que les provisions de bord (y compris denrées alimentaires, boissons et tabac) destinés exclusivement aux activités de l'entreprise que l'entreprise de l'une des Parties contractantes introduit sur le territoire de l'autre Partie.

b) Les carburants, lubrifiants, autres fournitures techniques consommables, pièces de rechange, matériel courant et provisions se trouvant à bord des aéronefs utilisés en service international par l'entremise de l'une des Parties contractantes ou que celle-ci introduit sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient exportés ou soient utilisés conformément aux règlements douaniers.

Article 11 - Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs, sur la base du principe de l'égalité de chances.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique déloyale susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de l'autre Partie.

3. Il est entendu que les services assurés par les entreprises désignées conformément au présent Accord ont notamment pour objectif d'assurer des transports aériens conformément aux exigences du trafic.

4. Les conditions d'exploitation des services sur les routes spécifiées seront déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 12 - Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliquent aux transports à destination ou en provenance de l'autre Partie sont fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur tout ou partie des routes spécifiées.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont établis d'un commun accord, si possible, par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quinze (15) jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, sauf dans les cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court. Un tarif ne peut entrer en vigueur qu'avec l'autorisation expresse préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. S'il n'a pas été possible de s'entendre sur un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si une autorité aéronautique fait savoir à l'autre autorité aéronautique, dans les délais visés au paragraphe 3 ci-dessus, qu'elle est opposée au tarif établi conformément au paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord.

5. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

6. L'on aura recours, si possible, pour l'établissement des tarifs, au processus de fixation des tarifs de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

7. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ne modifient à aucun égard le prix ou les conditions d'application des tarifs en vigueur.

Article 13 - Transfert des bénéfices

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes a le droit de convertir et de transférer l'excédent des recettes perçues sur le territoire de l'autre Partie contractante sur ses dépenses dans ledit territoire au titre de ses activités de transport aérien. Doivent être transférées les recettes, dans chaque monnaie, provenant de la vente de services de transport aérien et de services supplémentaires ou des intérêts commerciaux produits par lesdites recettes entre la date de leur dépôt et celui de leur transfert.

2. Ledit transfert est effectué conformément à la législation interne en vigueur dans chaque pays.

Article 14 - Activités commerciales

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes sont autorisées:

a) À établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien;

b) À vendre sur le territoire, soit directement, soit par l'entremise d'un agent, des services de transport aérien.

2. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes est autorisée à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie le personnel de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaire pour la prestation de services de transport aérien.

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

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. L'ensemble du personnel susmentionné est soumis aux lois, règlements et procédures administratives applicables sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 15 - Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que de besoin en vue d'assurer l'application appropriée des dispositions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander la tenue de consultations, s'il y a lieu, entre les autorités aéronautiques des deux Parties afin d'étudier toute question liée à l'interprétation, à l'application ou à la modification du présent Accord. Lesdites consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande émanant du Ministère des affaires étrangères du Royaume des Pays-Bas ou du Ministère des relations extérieures de la République du Costa Rica, selon le cas. S'il est convenu de modifier l'Accord, ladite modification fait l'objet d'un échange de notes diplomatiques.

3. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur à la date fixée par les deux Parties contractantes, une fois obtenue l'approbation requise conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives, moyennant un échange de notes diplomatiques.

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront convenir par écrit de modifier l'aunexe au présent Accord et ladite modification entrera en vigueur à la date fixée par lesdites autorités.

Article 16 - Règlement des différends

Tout différend découlant du présent Accord est soumis en premier lieu à des consultations directes entre les autorités aéronautiques conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 15 du présent Accord. S'il ne peut être ainsi réglé, les Parties contractantes s'efforcent de le résoudre par la voie diplomatique.

Article 17 - Conventions multilatérales

1. Au cas où une convention multilatérale acceptée par les deux Parties contractantes traitant de l'une des questions visées par le présent Accord entrerait en vigueur après accomplissement des formalités constitutionnelles requises, les dispositions pertinentes de ladite convention multilatérale prévaudront sur celles du présent Accord, auquel cas ce dernier sera modifié de manière à être harmonisé avec les dispositions de ladite convention.

2. S'il surgit avant l'entrée en vigueur de ladite convention multilatérale un conflit entre les dispositions de celle-ci et celles du présent Accord, les dispositions de ce dernier prévaudront.

Article 18 - Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toutes ses modifications seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 19

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique exclusivement au Royaume en Europe.

Article 20 - Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin neuf (9) mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21 - Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées par échange de notes diplomatiques de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

En Foi de Quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord Fait à San José le 21 décembre 1994 en double exemplaire en langues espagnole et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour Le Royaume des Pays-bas:

FRANS B.A.M. VAN HAREN
Ambassadeur

Pour Le Gouvernement de la République du Costa Rica:

FERNANDO E. NARANJO V.
Ministre des relations extérieures et du culte

ANNEXE

A. Tableau des routes

1. Le présent Accord ayant manifestement pour objet d'encourager sur une base équitable d'égalité et de réciprocité des services aériens réguliers entre la République du Costa Rica et le Royaume des Pays-Bas, les deux pays accordent sur la base de la réciprocité la plénitude de droits aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier entre tous points de leur pays respectif.

2. Désireux de compléter les droits fondamentaux relevant des troisième et quatrième libertés, la République du Costa Rica et le Royaume des Pays-Bas s'accordent réciproquement des droits de trafic de la cinquième liberté sur les routes transatlantiques ou intercontinentales, comme convenu spécifiquement par les autorités aéronautiques des deux Parties.

3. a)

Points pouvant être desservis dans les deux sens par l'entreprise désignée par la République du Costa Rica:

Points au Costa Rica-Caracas, Panama, Antilles néerlandaises, Aruba, Saint-Domingue, Cancún - points aux Pays-Bas, sans droits de trafic entre les points situés aux Pays-Bas et Caracas, Panama, Antilles néerlandaises, Saint-Domingue et Cancún.

b)

Points pouvant être desservis dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Royaume des Pays-Bas:

Points aux Pays-Bas-Antilles néerlandaises, Aruba, Saint-Domingue, Caracas, Bogota, Panama, Guatemala points au Costa Rica

Sans droits de trafic entre les points situés au Costa Rica et Saint-Domingue, Caracas, Bogota, Panama, Guatemala.

c)

Notes:

Les points indiqués sur les routes spécifiées peuvent être omis pour un ou tous les vols dès lors que le service a son origine sur le territoire du pays de l'entreprise considérée.

Les points indiqués sur les routes spécifiées peuvent être desservis dans n'importe quel ordre, dès lors que le service a son origine sur le territoire du pays de l'entreprise considérée.

Les points intermédiaires peuvent également être desservis comme points au-delà des territoires des Parties.

B. Capacité

L'entreprise désignée par une Partie contractante a le droit d'exploiter n'importe quel appareil, selon n'importe quelle configuration, pour assurer le service sur les routes spécifiées, à concurrence de sept fréquences hebdomadaires au maximum.

