

No. 40031

**Netherlands
and
Bolivia**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Bolivia on international air transport between Bolivia and Aruha (with annex). La Paz, 15 February 2001

Entry into force: *provisionally on 15 February 2001 by signature and definitively on 15 July 2003 by notification, in accordance with article XXII*

Authentic texts: *Dutch and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 8 March 2004*

**Pays-Bas
et
Bolivie**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République de Bolivie relatif au transport aérien international entre la Bolivie et Aruha (avec annexe). La Paz, 15 février 2001

Entrée en vigueur : *provisoirement le 15 février 2001 par signature et définitivement le 15 juillet 2003 par notification, conformément à l'article XXII*

Textes authentiques : *néerlandais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 8 mars 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Bolivia inzake internationaal luchtverkeer tussen
Bolivia en Aruba**

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Bolivia, zijnde beide partij bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart van 7 december 1944;

Geleid door de wens een Verdrag te sluiten teneinde de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden te reguleren;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

Voor de uitlegging en de uitvoering van dit Verdrag en de Bijlage daarbij, hebben de onderstaande termen de volgende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat voor ondertekening werd opgesteld op 7 december 1944 te Chicago, en alle wijzigingen daarop, die door beide Verdragsluitende Partijen zijn bekrachtigd;

b. onder „dit Verdrag” wordt verstaan: dit document, de Bijlage daarbij en alle wijzigingen daarop;

c. onder „Luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat de Republiek Bolivia betreft, de Staatssecretaris voor de burgerluchtvaart, en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft het Ministerie van Vervoer en Communicatie van Aruba, of, in beide gevallen, de persoon of instantie die gemachtigd is de functies te vervullen die door deze autoriteiten worden uitgeoefend;

d. onder „overeengekomen luchtdiensten” wordt verstaan: de internationale luchtdiensten op de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven routes bestemd voor het transport van passagiers, vracht en post;

e. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel III van dit Verdrag is aangewezen en een vergunning heeft gekregen;

f. onder „tarief” wordt verstaan: de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht vastgestelde prijs, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs wordt vastgesteld, met inbegrip van de betalingen en commissies voor agentschappen of andere aanvullende diensten, met uitzondering van het vervoer van post;

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

h. onder „omschreven routes” wordt verstaan: de in de Bijlage bij dit Verdrag vastgestelde vliegroutes;

i. voor „grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” gelden de betekenissen die zijn vastgelegd in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago.

Artikel II

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij de in dit Verdrag omschreven rechten voor het instellen van internationale luchtdiensten op de routes die worden omschreven in de Bijlage, die een integreerend bestanddeel is van dit Verdrag.

2. Overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, geniet de door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten de volgende rechten:

a. het recht over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te vliegen, zonder daar te landen;

b. het recht op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden;

c. het recht op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij te landen op de in de Bijlage omschreven punten, met het doel passagiers, vracht en post op internationale luchtdiensten af te zetten en op te nemen;

d. het recht in een land passagiers, vracht of post af te zetten en op te nemen met een bestemming op het grondgebied van het land waarvan de vervoerder de nationaliteit bezit; en

e. het recht in een land waarvan de vervoerder niet de nationaliteit bezit passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten met als bestemming een ander land, via zijn grondgebied.

Artikel III

Aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen en verlening van exploitatievergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij één luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en tevens het recht om een dergelijke aanwijzing in te trekken of te wijzigen.

2. Na ontvangst van de bedoelde aanwijzing of de wijziging daarop dient de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij, zonder uitstel en in overeenstemming met haar wetten en voorschriften, de benodigde vergunning te verlenen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

3. De Luchtvaartautoriteit van een der Verdragsluitende Partijen kan verlangen dat de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te haren genoegen aantoot in staat te zijn te voldoen aan de voorwaarden krachtens de wetten of voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten, zulks in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht om de in het tweede lid van dit artikel genoemde exploitatievergunning te weigeren, of om de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor het door een luchtvaartmaatschappij uitoefenen van de in artikel II omschreven rechten, indien bedoelde Partij er niet van overtuigd is dat een substantieel deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij in handen is van de Verdragsluitende Partij die de maatschappij heeft aangewezen of in handen van haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar vergunning is verleend kan zij te allen tijde een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

Artikel IV

Intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de aan een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verleende exploitatievergunning in te trekken, of om de uitoefening door bedoelde maatschappij van de in artikel II van dit Verdrag omschreven rechten op te schorten of voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht voor het uitoefenen van bedoelde rechten:

a. wanneer zij er niet van overtuigd is dat een substantieel deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij in handen is van de Verdragsluitende Partij die de maatschappij aanwijst of in handen van haar onderdanen;

b. wanneer een maatschappij de wetten of voorschriften van de Verdragsluitende Partij die deze exclusieve rechten verleent niet nakomt; of,

c. wanneer de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de overeengekomen luchtdiensten te exploiteren in overeenstemming met de in dit Verdrag en de Bijlage daarbij vastgelegde voorwaarden.

2. Tenzij de in het eerste lid van dit artikel voorziene intrekking, opschorting of het met onmiddellijke ingang opleggen van voorwaarden van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften, wordt dit recht slechts na overleg met de andere Verdragsluitende Partij uitgeoefend.

Artikel V

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften die op het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen de binnenkomst in, het verblijf in en het vertrek uit het land van de voor internationaal luchtverkeer bestemde luchtvaartuigen en van de passagiers, bemanningen, bagage, vracht en post, alsmede de formaliteiten met betrekking tot migratie, douane en maatregelen met het oog op de volksgezondheid regelen, zijn op dit grondgebied tevens van toepassing op de activiteiten van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De passagiers die op doorreis zijn over het grondgebied van een van de Verdragsluitende Partijen zullen slechts aan een beperkte controle worden onderworpen. Mits de veiligheidsvoorschriften het toestaan, wordt de bagage en de vracht die rechtstreeks doorgaat vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VI

Erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen of titels van bevoegdheid en door een van de Verdragsluitende Partijen verstrekte of geldig verklaarde vergunningen worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op in de Bijlage omschreven routes, voor de duur van de geldigheid van genoemde documenten, in overeenstemming met de bepalingen vastgelegd in het Verdrag van Chicago.

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

Artikel VII

Heffingen voor het gebruik van luchthavens en voorzieningen

Elk der Verdragsluitende Partijen kan voor het gebruik van luchthavens en andere voorzieningen billijke en redelijke heffingen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd. Elk der Verdragsluitende Partijen stemt er evenwel mee in dat bedoelde heffingen niet hoger mogen zijn dan die welke hun eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale luchtdiensten, betalen voor het gebruik van dergelijke luchthavens en voorzieningen.

Artikel VIII

Informatieverstrekking

De Luchtvaartautoriteit van de ene Verdragsluitende Partij verstrekt, wanneer zij daarom wordt verzocht, de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij de statistische gegevens die deze noodzakelijk acht voor het beoordelen van de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. Deze informatie kan door de Luchtvaartautoriteiten van elke Partij direct worden aangevraagd bij de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

Artikel IX

Douanerechten

1. Luchtvaartuigen die gebruikt worden op internationale luchtdiensten door de door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij, alsmede de zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindende normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen en andere voorraden (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabak) zijn bij binnenkomst in het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten of andere heffingen en belastingen, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Eveneens zijn op voorwaarde van wederkerigheid van genoemde rechten en heffingen, met uitzondering van de rechten voor verleende diensten vrijgesteld:

a. de op het grondgebied van één der Verdragsluitende Partijen aan boord genomen boordvoorraden, binnen de grenzen die zijn gesteld door de autoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, ten behoeve van de consumptie ervan aan boord van de luchtvaartuigen voor internationale luchtdiensten van de andere Verdragsluitende Partij.

b. de reserveonderdelen die op het grondgebied van één van de Verdragsluitende Partijen aan boord zijn gebracht voor het onderhoud of de reparatie van de luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden gebruikt door de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

c. de brandstof en de smeeroliën bestemd voor de bevoorrading van de luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en die bestemd zijn voor internationale diensten, ook als deze voorraden worden gebruikt tijdens de vlucht over het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Geëist kan worden dat de in de letters a), b), en c) genoemde artikelen onderworpen worden aan toezicht van of controle door de douane.

3. Normale uitrustingsstukken van luchtvaartuigen alsmede andere materialen en voorraden die worden vervoerd aan boord van de luchtvaartuigen van één der Verdragsluitende Partijen kunnen slechts op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied.

Artikel X

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun verplichting te handelen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te '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, en zij zullen tevens alle andere door de Verdragsluitende Partijen op dit terrein geratificeerde verdragen toepassen. Ook verklaren zij dat hun verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke belemmering ervan een integrerend deel uitmaakt van hun onderlinge relaties in het kader van het onderhavige Verdrag.

2. De Verdragsluitende Partijen dienen, in hun onderlinge betrekkingen, te handelen conform de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, voor zover deze bepalingen inzake beveiliging op hen van toepassing zijn; zij verlangen dat de exploitanten die hun hoofdkantoor of een permanente vestiging op hun grondgebied hebben overeenkomstig bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart handelen.

3. Elk der Verdragsluitende Partijen kan, zonder dat dit afbreuk doet aan het in het voorgaande lid bepaalde, alle aanvullende maatregelen treffen die zij noodzakelijk acht voor het garanderen van de controle van passagiers, bemanning, hun persoonlijke bezittingen, alsmede van vracht en boordvoorraden, gedurende het aan boord gaan of inladen.

4. Wanneer zich een voorval voordoet of zich dreigt voor te doen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens en navigatie-apparatuur voor de luchtvaart, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan.

5. Indien een der Verdragsluitende Partijen zich niet houdt aan de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart zoals omschreven in

dit artikel, kan de benadeelde Verdragsluitende Partij om een onmiddellijk onderhoud met de Luchtvaartautoriteit van de andere Verdragsluitende Partij verzoeken. Indien het onmogelijk blijkt om binnen twee weken na de datum van indiening van het verzoek een bevredigend akkoord te bereiken, kan dit voldoende grond zijn om de exploitatievergunningen of technische vergunningen van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te onthouden, te beperken, in te trekken, of er voorwaarden aan te stellen.

Artikel XI

Verboden gebieden

Beperkingen of verboden van vluchten van luchtvaartuigen die toebehoren aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij over bepaalde gebieden van het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen worden geregeld overeenkomstig artikel 9 van het Verdrag van Chicago.

Artikel XII

Geautomatiseerde reserveringssystemen

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:
 - a. het belang van de gebruikers van luchtvaardiensdiensten wordt beschermd tegen het misbruik van genoemde informatie met inbegrip van een misleidende presentatie daarvan;
 - b. een door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij en de agentschappen van de luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij zonder restricties of achterstelling toegang dienen te krijgen tot of gebruik dienen te kunnen maken van het Geautomatiseerde Reserveringssysteem (CRS);
 - c. in dit verband de Gedragscode van het CRS van toepassing is die is aanvaard voor het grondgebied van de respectieve Verdragsluitende Partijen.
2. Elke Verdragsluitende Partij garandeert de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij binnen haar grondgebied een vrije en permanente toegang tot het CRS dat deze als hoofdsysteem heeft gekozen.
3. Geen der Verdragsluitende Partijen legt het door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gekozen CRS striktere voorwaarden op of laat toe dat ze worden opgelegd dan de voorwaarden die aan het CRS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij worden opgelegd.

Artikel XIII

Tarieven

1. Elk der Verdragsluitende Partijen staat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen toe tarieven vast te stellen voor het luchtvervoer

van de derde en vierde vrijheid, gebaseerd op door de markt bepaalde commerciële overwegingen. Tussenkomsst van de Verdragsluitende Partijen wordt beperkt tot:

a. het voorkomen van toepassingen of tarieven die discriminatoir of extreem hoog zijn;

b. het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven die mogelijk zijn gemaakt door directe of indirecte overheidssteun of subsidies.

2. Geen van de Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen kan eenzijdig optreden teneinde de introductie van enig tarief te belemmeren dat een door een van de Verdragsluitende Partij willen aangevoerde luchtvaartmaatschappijen wil gaan rekenen of rekt, met uitzondering van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel.

3. De Luchtvaartautoriteiten van elk der Verdragsluitende Partijen kunnen eisen dat de tarieven, vanuit of naar hun grondgebied, die de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij willen gaan rekenen binnen een termijn van ten hoogste 60 dagen voor de voorgestelde ingangsdatum worden meegedeeld aan of vastgelegd bij deze Luchtvaartautoriteiten.

4. Indien een der Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van oordeel is dat een voorgesteld of gehanteerd tarief strijdig is met de in het eerste lid van dit artikel neergelegde bepalingen, dienen zij de Luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, zo spoedig mogelijk, op de hoogte te stellen van de redenen waarom zij niet akkoord gaan. De Luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen spannen zich vervolgens tot het uiterste in om de kwestie onderling op te lossen. Elk van de Verdragsluitende Partijen kan om overleg verzoeken, hetgeen zal worden gehouden binnen een termijn van ten hoogste 60 dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, en de Verdragsluitende Partijen werken samen teneinde binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen te kunnen beschikken over de gegevens die benodigd zijn voor het bereiken van een gemotiveerde oplossing van de kwestie.

5. Wanneer de Luchtvaartautoriteiten tot overeenstemming komen over een tarief waar eerder bezwaar tegen is gemaakt, stelt elk der Verdragsluitende Partijen alles in het werk om te zorgen dat dit tarief werkelijk wordt gehanteerd. Wanneer na afloop van het overleg geen onderlinge overeenstemming is bereikt, blijft het oude tarief van kracht.

Artikel XIV

Uitwisseling van opvattingen en overleg

1. De Luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen kunnen zo vaak zij dit noodzakelijk achten opvattingen uitwisselen teneinde te komen tot nauwe samenwerking en goede verstandhouding ten aanzien van alle zaken die verband houden met de uitlegging en/of de toepassing van dit Verdrag en de Bijlage daarbij.

2. De Verdragsluitende Partijen kunnen te allen tijde dit Verdrag en de Bijlage daarbij amenderen, wijzigen of er beperkingen aan toevoegen in direct overleg tussen hun Luchtvaartautoriteiten. Bedoeld overleg vindt plaats binnen een termijn van 60 dagen, te rekenen vanaf de datum waarop het verzoek via het gebruikelijke kanaal door de belanghebbende Verdragsluitende Partij is ingediend bij de andere Verdragsluitende Partij.

3. Het verzoek om overleg, zoals bedoeld in het voorgaande lid, stelt de administratieve voorschriften die zijn of worden uitgevaardigd door een der Verdragsluitende Partijen op grond van de uitlegging en/of toepassing van dit Verdrag en de Bijlage daarbij, geenszins buiten werking.

4. Alle wijzigingen op dit Verdrag treden in werking wanneer zij goedgekeurd zijn in overeenstemming met de grondwettelijke bepalingen van elk der Verdragsluitende Partijen.

5. Wijzigingen in de Bijlage met de Routetabel kunnen rechtstreeks tussen de Luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen worden overeengekomen, hetgeen wordt bevestigd door een diplomatieke notawisseling en zij worden van kracht met ingang van de datum van deze notawisseling.

Artikel XV

Overmaking van winsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op elk willekeurig moment haar lokale winsten verkregen op grond van dit Verdrag verleende diensten om te wisselen en over te boeken, na aftrek van de uitgaven gedaan op het grondgebied van een van de Verdragsluitende Partijen.

2. Het omwisselen van de winsten mag geschieden tegen de op het moment van overboeking op de valutamarkt geldende wisselkoersen en is vrijgesteld van alle heffingen, met uitzondering van de betaling van de voor deze handeling noodzakelijke bancaire diensten.

3. De overboeking van winsten dient te worden verricht overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving van elk der Verdragsluitende Partijen. Bepalingen en reglementaire voorschriften die minder gunstig zijn dan die welke van toepassing zijn op andere buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die internationale luchtdiensten exploiteren naar en vanuit het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen, zijn niet van toepassing.

Artikel XVI

Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen en ondersteunende diensten op de grond

1. Een door een der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft op basis van wederkerigheid het recht op het grond-

gebied van de andere Verdragsluitende Partij voor het uitvoeren van de overeengekomen luchtdiensten noodzakelijke vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben.

2. In de in het vorige lid bedoelde behoefte aan personeel kan worden voorzien door de eigen medewerkers van de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij, of door het in dienst nemen van lokaal personeel.

3. Voor de vertegenwoordigers en het personeel van een Verdragsluitende Partij gelden de binnen het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij van kracht zijnde wetten en voorschriften ten aanzien van inkomsten, huisvesting en arbeid. Overeenkomstig genoemde wetten en voorschriften verstrekt elk der Verdragsluitende Partijen op de kortst mogelijke termijn, visa en eventuele andere benodigde documenten voor de vertegenwoordigers of het personeel zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

4. De ondersteunende diensten op de grond worden verleend conform de wetgeving van elk der Verdragsluitende Partijen.

Artikel XVII

Registratie bij de ICAO

Dit document dient te worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XVIII

Multilaterale verdragen

Indien een multilateraal verdrag in werking treedt dat betrekking heeft op dit Verdrag, wordt laatstgenoemd gewijzigd conform de bepalingen van dat multilaterale verdrag, waarbij beide Staten Partij zijn.

Artikel XIX

Toepasbaarheid

Voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden is dit Verdrag alleen van toepassing op het grondgebied van Aruba.

Artikel XX

Regeling van geschillen

Elk geschil tussen de Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van dit Verdrag zal eerst onderwerp van

rechtstreekse onderhandelingen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen of tussen de Luchtvaartautoriteiten zijn en pas in laatste instantie tussen de betrokken Regeringen, langs de gebruikelijke weg.

Artikel XXI

Beëindiging

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde dit Verdrag opzeggen door een schriftelijke mededeling aan de andere Verdragsluitende Partij, langs de gebruikelijke weg.

De beëindiging treedt in werking drie maanden na de datum van de schriftelijke mededeling, tenzij deze wordt ingetrokken vóór het aflopen van genoemde termijn.

Artikel XXII

Inwerkingtreding

Dit Verdrag wordt vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast en treedt in werking op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar door middel van een diplomatieke notawisseling hebben medegedeeld dat aan hun constitutionele formaliteiten zijn voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN ondergetekende Gevolmachtigden, hiertoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag tekenen.

GEDAAN in tweevoud te La Paz, op 15 februari 2001, in de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

GLENBERT F. CROES

Voor de Republiek Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

Bijlage
Routetabel

Ten behoeve van de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten stellen de Verdragsluitende Partijen de volgende routes vast:

Routes voor de door de Republiek Bolivia aangewezen luchtvaartmaatschappijen

Vanaf punten in de Republiek Bolivia, via tussenliggende punten in Zuid-Amerika en Midden-Amerika naar Aruba en verderweg gelegen punten in beide richtingen, waarbij het recht op vervoer van de vijfde vrijheid geldt, overeenkomstig het bepaalde in noot 3 hieronder.

Routes voor de door Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen

Vanaf Aruba, via tussenliggende punten in Zuid-Amerika en Midden-Amerika naar een punt in Bolivia en naar verderweg gelegen punten in beide richtingen, waarbij het recht op vervoer van de vijfde vrijheid geldt, overeenkomstig het bepaalde in noot 3 hieronder.

Capaciteit

De aangeboden vervoerscapaciteit dient nauw aan te sluiten op de vraag naar vervoer.

Niettegenstaande het hierboven genoemde, mogen de door de Regeringen van Bolivia en Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen tot een maximum van 7 diensten per week uitvoeren, zonder beperkingen aan het vliegmaterieel.

NOTEN:

1) Het binnenlands vervoer op het grondgebied van elk der Verdragsluitende Partijen blijft exclusief voorbehouden aan de nationale maatschappij of maatschappijen.

2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn bevoegd om tussenlandingen uit de betreffende Routetabel over te slaan, dat wil zeggen, de maatschappijen kunnen de tussenlandingen op hun routes uitvoeren in de gewenste volgorde, waarbij zij landingen op een of op alle punten van de route overslaan.

3) De rechten van de vijfde vrijheid voor tussenliggende punten en verderweg liggende punten kunnen worden uitgeoefend, in werking gezet en geëxploiteerd na het bereiken van overeenstemming tussen de door Bolivia en Aruba aangewezen luchtvaartmaatschappijen en na toestemming van de respectieve Luchtvaartautoriteiten.

4) De Luchtvaartautoriteit van Bolivia zal in overeenstemming met de binnenlandse voorschriften vervolgens aan haar tegenhanger in Aruba mededeling doen via de diplomatieke kanalen van de officiële aanweziging van de Boliviaanse luchtvaartmaatschappij die uitvoering zal geven aan dit Verdrag.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Bolivia sobre transporte aéreo internacional entre Bolivia y Aruba

El Reino de los Países Bajos y la República de Bolivia, siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de regularizar los servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

Definiciones

Para la interpretación y a los efectos del presente Acuerdo y su Anexo, los términos abajo expuestos tendrán el significado siguiente:

a) «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda al mismo, que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes.

b) «Acuerdo», el presente instrumento, su Anexo y toda modificación a los mismos.

c) «Autoridades Aeronáuticas», en el caso de la República de Bolivia, el Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil y en el caso del Reino de los Países Bajos, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Aruba, o en ambos casos, cualquier otra persona u organismos autorizados para ejercer las funciones desempeñadas por esas Autoridades.

d) «Servicios Aéreos Convenidos», los servicios aéreos internacionales de las rutas especificadas en el Anexo a este Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo.

e) «Línea Aérea Designada», una línea aérea que haya sido designada y autorizada conforme al Artículo III de este Acuerdo.

f) «Tarifa», el precio fijado para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales se fija dicho precio, incluyendo los pagos y comisiones para agencias y otros servicios complementarios, con exclusión del transporte de correo.

g) «Frecuencia», el número de vuelos redondos efectuados por una empresa aérea en una ruta especificada y en un periodo dado.

h) «Rutas Especificadas», las rutas aéreas establecidas en el Anexo al presente Acuerdo.

i) «Territorio», «Servicios Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Línea Aérea» y «Escala para fines no comerciales», tienen el significado que les asignan los Artículos 2 y 96 del Convenio.

Artículo II

Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales en las rutas señaladas en el Anexo parte de este Acuerdo.

2. Conforme a las estipulaciones del presente Acuerdo, la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará, durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, 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 dicho territorio de la otra Parte Contratante, con objeto de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, en los puntos especificados en el Anexo.

d) El derecho de embarcar y desembarcar de un país, pasajeros, carga y correo destinados al territorio cuya nacionalidad posee el transportista.

e) El derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en un país distinto de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país a través de su territorio.

Artículo III

Designación de Líneas Aéreas y Autorización de Explotación

1. Cada Parte Contratante tiene el derecho de designar, por escrito, ante la otra Parte Contratante a una línea o más líneas aéreas para que explote(n) los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el Anexo y, asimismo, el derecho de retirar o cambiar tal designación.

2. Al recibir la designación o cambio, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante concederá, sin demora y de acuerdo con sus leyes y reglamentos, la autorización necesaria para la explotación de los servicios aéreos convenidos.

3. La Autoridad Aeronáutica de una de las Partes Contratantes, podrá exigir que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, demuestre satisfactoriamente que está capacitada para cumplir las condiciones establecidas por sus leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar la autorización de explotación mencionada en el Párrafo 2 de este Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por parte de una empresa de transporte aéreo de los derechos especificados en el Artículo II, cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios aéreos convenidos.

Artículo IV

Revocación, Suspensión y Limitación de las Autorizaciones de Explotación

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar una 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 II del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) Cuando no este convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa se halla en manos de la Parte Contratante que designa a la empresa o de sus nacionales.

b) Cuando una empresa no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios; o,

c) Cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios aéreos convenidos con arreglo a las condiciones determinadas en este Acuerdo y su Anexo.

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 V

Aplicación de Leyes y Reglamentos

1. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante, la entrada, permanencia y salida del país, de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional y de los pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, así como los trámites relativos a migración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

2. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, solo estarán sujetos a un control simplificado. Siempre que las regulaciones de seguridad así lo permitan, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derecho aduaneros y otros derechos similares.

Artículo VI

Reconocimiento de Certificados 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, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para fines de la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas en el Anexo, durante el periodo que estén en vigencia, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Convenio.

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

Artículo VII

Derechos por el uso de Aeropuertos e Instalaciones

Cada Parte Contratante impondrá o permitirá que se impongan derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otras instalaciones. Sin embargo, cada Parte Contratante conviene que dichos derechos no serán mayores que los que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Artículo VIII

Facilitación de Información

La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante proporcionará la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, cuando se le solicite, los datos estadísticos que considere necesarios para evaluar la operación de los servicios aéreos convenidos. Tal información podrá solicitarse directamente por las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte a las empresas designadas por la otra Parte.

Artículo IX

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo ordinario, combustible, lubricantes y otras provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), abordó de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos aduaneros, de inspección u otros derechos o tasas, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan abordó de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad de los mismos derechos y tasas, con excepción de los derechos por servicios prestados:

a) Los suministros de abordó embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo abordó de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuestos introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

c) El combustible y los aceites lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante y dedicadas a servicios internacionales, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual se haya embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos Subpárrafos a), b) y c).

3. El equipo ordinario de las aeronaves, así como los materiales y provisiones que se lleven a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio.

Artículo X

Seguridad de la Aviación

1. La Partes Contratantes reafirman su compromiso de actuar de conformidad a las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos Abordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, e igualmente, aplicarán cualquier otro Convenio que sobre la materia hayan ratificado tales Partes Contratantes. Asimismo, declaran que su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante de sus relaciones mutuas en el marco del presente Acuerdo.

2. La Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, en la medida en que estas disposiciones sobre seguridad les sean aplicables, exigirán que los explotadores que tengan oficina principal o residencia permanente en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

3. Cada Parte Contratante puede adoptar, sin perjuicio de lo estipulado en el acápite anterior, todas las medidas suplementarias que considere necesarias para asegurar la inspección de los pasajeros, tripulación, sus efectos personales, así como la carga y provisiones de abordó, durante el embarque o la estiba.

4. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

5. En caso de que una Parte Contratante no se ajuste a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, la

Parte Contratante afectada podrá solicitar consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante. La imposibilidad de lograr un acuerdo satisfactorio dentro de los quince días, a partir de la fecha de solicitud, constituirá motivo suficiente para retener, limitar, revocar o imponer condiciones en las autorizaciones operativas o permisos técnicos de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.

Artículo XI

Zonas Prohibidas

Las restricciones o prohibiciones de los vuelos de las aeronaves pertenecientes a la línea aérea designada, sobre ciertas zonas de los territorios de las Partes Contratantes, se regirán conforme al Artículo 9 del Convenio.

Artículo XII

Sistemas de Reserva por Computadora

1. Las Partes Contratantes acuerdan que:
 - a) El interés de los consumidores de productos del transporte aéreo será protegido contra el uso indebido de dicha información incluyendo la presentación engañosa de la misma;
 - b) Una aerolínea designada de una Parte Contratante y los agentes de las aerolíneas podrán acceder y usar sin restricción o discriminación el SRC en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - c) A este respecto será aplicable el Código de Conducta del SRC adoptado en el territorio de las respectivas Partes Contratantes.
2. Una Parte Contratante garantizará a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el acceso libre y permanente en su territorio al SRC elegido por ésta como su sistema principal.
3. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan, en su territorio, sobre el SRC elegido por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, requisitos más estrictos que los impuestos al SRC de su propia aerolínea designada.

Artículo XIII

Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada fijar tarifas para el transporte aéreo de tercera y cuarta libertad, basadas en

consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) Impedir practicas o tarifas discriminatorias o predatorias;
- b) Proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los Párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas, las tarifas desde o hacia su territorio que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el Párrafo 1 del presente Artículo, ellas deberán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, las razones de su disconformidad tan pronto como sea posible. Las autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas, las que se celebrarán en un plazo no superior a 60 días de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información en un plazo no superior a 30 días, desde la recepción necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas logran acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, la tarifa anterior continuará en vigor.

Artículo XIV

Intercambio de Opiniones y Consultas

I. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, toda vez que estimen conveniente, podrán efectuar intercambios de opiniones a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todo lo relacionado con la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo.

2. En cualquier momento, las Partes Contratantes podrán enmendar y/o modificar el presente Acuerdo y su Anexo o añadir cláusulas a los mismos, mediante consultas directas entre sus Autoridades Aeronáuticas. Tales consultas, se realizarán dentro del período de 60 días a partir de la fecha de la solicitud cursada por la Parte Contratante interesada a la otra Parte Contratante, mediante la vía correspondiente.

3. El pedido de la consulta a que se refiere el Párrafo anterior, no dejará sin efecto la ejecución de las medidas administrativas dictadas o que se dicten por una de las Partes Contratantes como consecuencia de la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo.

4. Todas las modificaciones al presente Acuerdo, entrarán en vigor cuando hayan sido aprobadas en conformidad a las disposiciones constitucionales de cada Parte Contratante.

5. Las modificaciones del Anexo de Rutas podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, confirmado por un cambio de Notas Reversales y entrarán en vigor en la fecha de este cambio de notas.

Artículo XV

Transferencia de Ingresos

1. En cualquier momento, cada línea aérea designada tendrá el derecho de convertir y transferir sus ingresos locales obtenidos por los servicios prestados de conformidad con el presente Acuerdo, deducidos que hayan sido los gastos efectuados en el territorio de una de las Partes Contratantes.

2. La conversión será permitida al tipo de cambio existente en el mercado de divisas en el momento de la transferencia y no estará sujeta a cargo alguno, con excepción de cobros por servicios bancarios en tal operación.

3. La transferencia de ingresos, se efectuará de conformidad con la legislación vigente en cada Parte Contratante y no serán aplicadas disposiciones y condiciones reglamentarias menos favorables que aquellas aplicadas a otras empresas aéreas extranjeras que operen servicios aéreos internacionales hacia y desde el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes.

Artículo XVI

Representación de las Líneas Aéreas y Servicios de Asistencia en Tierra

1. Una línea aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho, en base a reciprocidad, a mantener en el territorio de la otra Parte Con-

tratante, representantes y personal comercial, operacional y técnico que sean necesarios para la realización de los servicios aéreos convenidos.

2. La necesidad del Párrafo anterior podrá ser atendida por propios dependientes de la línea aérea de una Parte Contratante, o a través de la contratación de servicios de personal nacional.

3. Los representantes y personal de una Parte Contratante estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante, relativos a ingreso, residencia y empleo y, conforme a dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante, con un mínimo de demora, otorgará visas y otros documentos que sean necesarios para los representantes y personal referidos en el Párrafo 1 de este Artículo.

4. Los servicios de asistencia en tierra serán prestados de acuerdo a la legislación de cada Parte Contratante.

Artículo XVII

Inscripción en la OACI

Este documento deberá ser registrado ente la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XVIII

Acuerdos multilaterales

Cuando entre en vigencia un Convenio Multilateral relativo a este Acuerdo, este último será modificado de conformidad a los términos de tal Convenio Multilateral, del que sean parte ambos Estados Contratantes.

Artículo XIX

Aplicabilidad

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente acuerdo se aplicará solamente al territorio de Aruba.

Artículo XX

Solución de Controversias

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, será objeto, inicialmente,

de negociaciones directas entre las líneas aéreas designadas o entre las Autoridades Aeronáuticas y finalmente entre los respectivos Gobiernos, por la vía correspondiente.

Artículo XXI

Denuncia

En cualquier momento las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo, mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante, por la vía correspondiente.

La denuncia surtirá efecto a los tres meses siguientes a la fecha de la notificación, a menos que sea retirada antes de la expiración de dicho plazo.

Artículo XXII

Vigencia

El presente Acuerdo se aplicará provisoriamente desde la fecha de su firma y entrará en vigor a partir de la fecha en que las Partes Contratantes se comuniquen recíprocamente por escrito que se ha cumplido con las formalidades constitucionalmente requeridas al efecto, en sus respectivos países.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en duplicado el 15 de febrero de 2001 en idiomas español y neerlandés, cada versión igualmente auténtica.

Por la República de Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

Por el Reino de los Países Bajos:

GLENBERT F. CROES

Anexo
Cuadro de rutas

A los efectos de la explotación de los servicios convenidos, las Partes Contratantes establecen las rutas siguientes:

Rutas para las líneas aéreas designadas por la República de Bolivia

Desde puntos en la República de Bolivia, vía puntos intermedios en Sud América y Centro América a Aruba y puntos más allá en ambas direcciones, todo ello con derechos de tráfico de quinta libertad de acuerdo con la nota 3 descrita en la parte inferior.

Rutas para las líneas aéreas designadas por Aruba

Desde Aruba, vía puntos intermedios en Sur América y Centro América a un punto de Bolivia y puntos más allá en ambas direcciones, todo ello con derechos de tráfico de quinta libertad de acuerdo con la nota 3 descrita en la parte inferior.

Capacidad

La capacidad de transporte ofrecida deberá mantener una estrecha relación con la demanda de tráfico.

No obstante lo anterior, las aerolíneas designadas por el Gobierno de Bolivia y Aruba, podrán operar hasta 7 frecuencias semanales sin restricciones en el equipo de vuelo.

NOTAS

1. El tráfico de cabotaje en el territorio de cada una de las Partes Contratantes queda reservado exclusivamente en la empresa o empresas de su nacionalidad.

2. Las aerolíneas designadas tienen la facultad de omitir escalas en el Cuadro de Rutas correspondiente, es decir las empresas podrán operar las escalas en sus rutas en el orden deseado, omitiendo así paradas en uno o todos los puntos de la ruta.

3. Los derechos de quinta libertad en puntos intermedios y puntos más allá podrán ser utilizados, procesados y explotados previo acuerdo entre las líneas aéreas designadas por Bolivia y Aruba y la autorización de las Autoridades Aeronáuticas respectivas.

4. La Autoridad Aeronáutica de Bolivia de acuerdo a normas nacionales, hará conocer posteriormente a su similar de Aruba, mediante vía diplomática la designación oficial de la Línea Aérea Boliviana ejecutora del presente Acuerdo.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE REPUBLIC OF BOLIVIA ON INTERNATIONAL AIR TRANSPORT
BETWEEN BOLIVIA AND ARUBA

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Bolivia, being parties to the Convention on International Civil Aviation, of 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

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

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and any amendment thereto that has been ratified by both Contracting Parties.

(b) "Agreement" means this Agreement, its annex and any modification thereof.

(c) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Bolivia, the Deputy Minister of Transport, Communications and Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Ministry of Transport and Communications of Aruba, or, in both cases, any other person or bodies authorized to exercise the functions performed by the said authorities.

(d) "Agreed air services" means the international air services on the routes specified in the annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo or mail.

(e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with article III of this Agreement.

(f) "Tariff" means the price established for the transport of passengers, baggage or cargo, and the conditions under which this price is established, including payments and commissions for agencies and other auxiliary services, but excluding the carriage of mail.

(g) "Frequency" means the number of round trips operated by an airline on a specified route and within a given period.

(h) "Specified routes" means the air routes established in the annex to this Agreement.

(i) "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. Granting of Rights

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

2. In accordance with the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall, while operating agreed air services, 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 in the said territory of the other Contracting Party, for the purpose of discharging and taking on international traffic in passengers, cargo or mail, at the points specified in the annex.

(d) The right to take on and discharge passengers, cargo or mail of one State destined for the home State of the carrier.

(e) The right to take on and discharge, in a State other than the home State of the carrier, passengers, cargo or mail destined for another State via the home State of the carrier.

Article III. Designation of airlines and authorization to operate

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by written notification to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed air services on the routes specified in the annex, as well as the right to withdraw or alter that designation.

2. Upon receipt of such designation or alteration, the aeronautical authority of the other Contracting Party shall, without delay and in accordance with its laws and regulations, grant the authorization needed to operate the agreed air services.

3. The aeronautical authority of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to show satisfactory proof that it is qualified to fulfil the conditions established by its laws and regulations, normally and reasonably applied in respect of the operation of international air services, in accordance with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article II, if 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.

5. When an airline has been designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed air services.

Article IV. Revocation, Suspension or Restriction of Operating Authorizations

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke an 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 II of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

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

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

(c) Where the airline fails to operate the agreed air services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and its annex.

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

Article V. Applicability of laws and regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation and of passengers, crew, baggage, cargo or mail, as well as to procedures for immigration, customs and health measures shall also apply in the said territory to the operations of the designated airline of the other Contracting Party.

2. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject only to a simplified control. Where security regulations so permit, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar duties.

Article VI. Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services on the routes specified in the annex, during the period in which they are in force, in accordance with the provisions established in the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse 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 or by another State.

Article VII. Duties for the use of airports and facilities

Each Contracting Party shall impose or permit to be imposed just and reasonable duties for the use of airports and other facilities. However, each Contracting Party agrees that such

duties shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by its own national aircraft engaged in similar international air services.

Article VIII. Provision of information

The aeronautical authority of one Contracting Party shall furnish to the aeronautical authority of the other Contracting Party, when so requested, such statistical data as it may deem necessary in order to evaluate the operation of the agreed air services. The aeronautical authorities of each Party may request such information directly from the airlines designated by the other Party.

Article IX. Customs duty

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, fuel, lubricants and other stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from any customs duty, inspection fees and other duties and charges on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt, on the condition of reciprocity, from the same duties and charges, with the exception of charges for services rendered:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits established by the authorities of the said Contracting Party, for use on board aircraft engaged in international services of the other Contracting Party.

(b) Spare parts imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party.

(c) Fuel and lubricating oils intended to supply aircraft operated by the designated airline of the other Contracting Party and engaged in international services, even when those stores are consumed during the flight over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

The items referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and stores taken on board the aircraft of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory.

Article X. Aviation security

1. The Contracting Parties reaffirm their commitment to 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, and shall also apply any other Convention on the matter that has been ratified by them. The Contracting Parties also declare that their obligation to protect the security of civil aviation against unlawful acts of interference is an integral part of their mutual relations under this Agreement.

2. In their mutual relations, the Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO), insofar as such security provisions apply to them, and shall require operators having a main office or permanent residence in their territories to act in conformity with the said aviation security provisions.

3. Each Contracting Party may adopt, without prejudice to the provisions of the previous paragraph, such additional measures as it may deem necessary to provide for the inspection of passengers, crew and their personal effects, as well as cargo and aircraft stores during embarkation or discharge.

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

5. Should one Contracting Party fail to comply with the aviation security provisions stipulated in this article, the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of that Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen days from the date of the request shall constitute sufficient grounds to withhold, restrict, revoke or impose conditions on the operating authorizations or technical permits of the designated airline of the other Contracting Party.

Article XI. Prohibited areas

The Contracting Parties may restrict or prohibit aircraft belonging to the designated airlines from flying over certain areas of their territory, in accordance with article 9 of the Convention.

Article XII. Computer reservation systems

1. The Contracting Parties agree that:

(a) The interests of consumers of air transport products shall be protected against the misuse of information contained in computer reservation systems, including the misleading presentation thereof;

(b) A designated airline of one Contracting Party and the airline's agents shall enjoy unrestricted and non-discriminatory access to and use of computer reservation systems in the territory of the other Contracting Party;

(c) In this respect, the Computer Reservation System Code of Conduct adopted in the territory of the respective Contracting Parties shall apply.

2. Each Contracting Party shall guarantee free and unimpaired access in its territory by the designated airline of the other Contracting Party to the computer reservation system chosen by the latter as its primary system.

3. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the computer reservation system chosen by the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the computer reservation system of its own designated airline.

Article XIII. Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to establish tariffs for third-freedom and fourth-freedom air transport, based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) Prevention of discriminatory or predatory practices or tariffs;

(b) Protection of airlines with respect to tariffs that are artificially low owing to direct or indirect governmental support or subsidy.

2. Neither of the aeronautical authorities of the Contracting Parties may act unilaterally to prevent the introduction of any tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party, with the exception of the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article.

3. Each Contracting Party may require that the tariffs proposed to be charged, to or from its territory, by the airlines of the other Contracting Party should be notified to or filed with its aeronautical authorities within a period of no more than 60 days before the proposed date of their entry into force.

4. If the aeronautical authority of either Contracting Party considers that a tariff, whether proposed or in force, is incompatible with the considerations set forth in paragraph 1 of this article, it must notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall then make every effort to resolve the issue between themselves. Either Contracting Party may request consultations, which shall be held within a period of no more than 60 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing, within a period of no more than 30 days, the information necessary for a reasoned resolution of the issue.

5. If the aeronautical authorities reach agreement with respect to a tariff for which notice of dissatisfaction was given, each Contracting Party shall make every effort to put that agreement into effect. If, following consultations, there is no mutual agreement, the previous tariff shall remain in force.

Article XIV. Exchange of views and consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties may, whenever they deem it appropriate, hold exchanges of views in order to attain close cooperation and understanding in all matters concerning the interpretation and/or application of this Agreement and its annex.

2. The Contracting Parties may at any time amend and/or modify this Agreement and its annex, or add provisions thereto, by means of direct consultations between their aeronautical authorities. Such consultations shall take place within a period of 60 days from the date on which the request was issued by the Contracting Party concerned to the other Contracting Party, through the appropriate channel.

3. The request for consultation referred to in the previous paragraph shall not render ineffective the execution of any administrative measures that have been or may be taken by one of the Contracting Parties as a result of the interpretation and/or application of this Agreement and its annex.

4. Any modifications to this Agreement shall enter into force once they have been approved in accordance with the constitutional procedures of each Contracting Party.

5. The annex containing the schedule of routes may be modified by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modifications shall be confirmed by an exchange of notes and shall enter into force on the date of such exchange of notes.

Article XV. Transfer of income

1. The designated airline of each Contracting Party shall, at any time, have the right to convert and transfer any income earned from services rendered in the territory of the other Contracting Party in accordance with this Agreement, after its expenses in that territory have been deducted.

2. The conversion shall be permitted at the rate of exchange on the currency market at the time of the transfer and shall not be subject to any charge whatsoever, with the exception of charges for banking services relating to that operation.

3. The transfer of income shall be effected in accordance with the legislation in force in each Contracting Party and shall not be subject to regulatory conditions and provisions that are less favourable than those applied to other foreign airlines operating international air services to and from the territory of either Contracting Party.

Article XVI. Representation of airlines and ground assistance services

1. A designated airline of one Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party such representatives and commercial, operational and technical staff as may be necessary to operate the agreed air services.

2. The needs mentioned in the previous paragraph may be met by the employees of the designated airline of a Contracting Party or by engaging the services of national staff.

3. The representatives and staff of one Contracting Party shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party with respect to income, residency and employment and, in accordance with such laws and regulations, each Contracting Party shall, with a minimum of delay, grant visas and such other documents as may be necessary for the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. Ground assistance services shall be provided in accordance with the legislation of each Contracting Party.

Article XVII. Registration with ICAO

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

Article XVIII. Multilateral agreements

Where a multilateral agreement relating to this Agreement enters into force, the latter shall be modified in accordance with the terms of such multilateral agreement to which both Contracting States are parties.

Article XIX. Applicability

In the case of the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply only to the territory of Aruba.

Article XX. Settlement of disputes

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement shall be the subject of direct negotiations, in the first place, between their designated airlines, or between the aeronautical authorities or, finally, between their respective Governments, through the appropriate channel.

Article XXI. Denunciation

Either Contracting Party may at any time denounce this Agreement, by giving notice in writing to the other Contracting Party, through the appropriate channel.

Such denunciation shall take effect three months after the date of the notice, unless the notice is withdrawn before the expiry of that period.

Article XXII. Entry into force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and shall enter into force on the date on which the Contracting Parties shall have informed each other in writing that they have completed the formalities required in that regard in their respective countries under their constitutions.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate on 15 February 2001 in the Spanish and Dutch languages, both texts being equally authentic.

For the Republic of Bolivia:

MAURICIO NAVARRO

For the Kingdom of the Netherlands:

GLENBERT F. CROES

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

For the purpose of operating the agreed services, the Contracting Parties shall establish the following routes:

Routes for the airlines designated by the Republic of Bolivia

From points in the Republic of Bolivia, via intermediate points in South America and Central America, to Aruba and to points beyond in both directions, all with fifth-freedom traffic rights in accordance with note 3 below.

Routes for the airlines designated by Aruba

From Aruba, via intermediate points in South America and Central America, to one point in Bolivia and to points beyond in both directions, all with fifth-freedom traffic rights in accordance with note 3 below.

Capacity

The transport capacity offered must closely reflect traffic demand.

Notwithstanding the above, the airlines designated by the Government of Bolivia and by Aruba may operate up to seven times per week without restrictions as to the type of aircraft.

NOTES

1. Cabotage traffic in the territory of either Contracting Party shall be reserved exclusively for the national airline or airlines of that Contracting Party.
2. The designated airlines shall have the right to omit stops in the corresponding schedule of routes, in other words the airlines may operate stops on their routes in the order they choose, omitting stops at one or all points of the route.
3. Fifth-freedom traffic rights at intermediate points and points beyond may be used, processed and exploited only with prior agreement between the airlines designated by Bolivia and Aruba and with the authorization of the respective aeronautical authorities.
4. In accordance with national standards, the aeronautical authority of Bolivia shall at a later date inform its counterpart in Aruba, through the diplomatic channel, of the airline officially designated by Bolivia to operate under this Agreement.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE
BOLIVIE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL EN-
TRE LA BOLIVIE ET ARUBA

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Bolivie étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation des services aériens réguliers entre leurs territoires;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins d'interprétation et d'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 le 7 décembre 1944 à Chicago, ainsi que de toute modification apportée à la Convention qui a été ratifiée par les deux Parties contractantes.

b) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses Annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté.

c) Le terme "autorités aéronautiques" s'entend dans le cas de la République de Bolivie du vice ministre des transports, des communications et de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministère des transports et des communications d'Aruba ou, dans les deux cas de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées aux dites autorités.

d) Le terme " services aériens convenus " s'entend de services aériens internationaux sur des routes spécifiées à l'annexe du présent accord pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier.

e) l'expression "entreprise aérienne désignée" désigne l'entreprise de transport aérien qui aura été désignée et autorisée conformément à l'Article III du présent Accord.

f) Le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs ou des conditions concernant le transport du courrier.

g) Le terme " fréquence " désigne le nombre de vols aller-retour assurés par une entreprise sur une route spécifiée pendant une période déterminée.

h) Le terme " routes spécifiées " désigne les routes établies dans l'annexe au présent accord.

i) Les termes "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "compagnie aérienne" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne les articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. Octroi des droits

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Conformément aux dispositions du présent accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu, des privilèges suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire conformément aux conditions mentionnées dans l'Annexe ;

c) De faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés dans l'Annexe du présent Accord pour embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises ou du courrier.

d) D'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier d'un Etat à destination de l'Etat d'origine du transporteur.

e) D'embarquer ou de débarquer dans un Etat autre que l'Etat d'origine du transporteur, des passagers, des marchandises et du courrier destinés à un autre Etat via l'Etat d'origine du transporteur.

Article III. Désignation des entreprises et permis d'exploitation

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en annexe ainsi que de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Au reçu de la désignation ou de la modification, chacune des Parties contractantes accordera sans retard et conformément à ses lois et à ses règlements, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent Article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'Article 3 du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus.

Article IV. Annulation ou suspension des droits

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'Article II du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie ;

b) si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits ; ou encore

c) si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord et ses annexes.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article V. Application des lois et des règlements

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un simple contrôle. Si les règlements relatifs à la sécurité le permettent, les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts de droits ou de taxes douanières et de tous autres droits similaires.

Article VI. Acceptation des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilités, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par une partie contractante sont reconnus valides par l'autre partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur des routes spécifiées dans l'annexe durant la période pendant laquelle ils sont en vigueur, conformément aux dispositions établies dans la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve 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 ou par un autre Etat.

Article VII. Droits perçus pour l'utilisation des aéroports et d'autres services

Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou d'autres services. Chacune des parties convient néanmoins que ces charges ne doivent pas être supérieures à celles qui sont acquittées par ses propres compagnies aériennes assurant des services aériens internationaux similaires.

Article VIII. Information

L'autorité aéronautique de chacune des parties contractantes fournira à l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante, à sa demande, les informations statistiques nécessaires pour évaluer l'exploitation des services convenus. Les autorités aéronautiques de chacune des parties peuvent demander ces informations directement aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article IX. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités pour des services aériens internationaux par des compagnies aériennes désignées d'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal, les carburants et les huiles lubrifiantes, les produits destinés à la vente (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) sont exonérés des droits de douane, des redevances et autres taxes analogues sur le territoire de l'autre partie contractante à condition qu'ils restent à bord de l'appareil jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés des droits, taxes et autres redevances, sur une base de réciprocité, à l'exception des frais encourus pour une tâche qui a été accomplie :

a) les produits destinés à la vente, embarqués sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante pour l'utilisation à bord d'aéronefs exploités en services internationaux par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités en services convenus par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et huiles lubrifiantes qui seront utilisés pour l'exploitation en services convenus des aéronefs de l'autre Partie contractante même si ces produits sont utilisés sur une partie de la route traversant le territoire de l'autre Partie contractante d'où ils ont été embarqués.

Il est possible de demander que les matériels mentionnés aux alinéa a), b) et c) soient placés sous supervision douanière.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire.

Article X. Sécurité

1. Les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard des 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ainsi que les dispositions de toute convention sur cette question qu'elles ont ratifiée. Les parties contractantes déclarent que leur obligation de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte illicite constitue une partie intégrante de leurs relations mutuelles en vertu du présent accord.

2. Dans leurs relations mutuelles, les parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la mesure où lesdites dispositions leur sont applicables. Elles exigeront des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

3. Chacune des Parties contractantes peut adopter, sans porter préjudice aux dispositions du paragraphe précédent, les mesures supplémentaires qu'elle estime nécessaires pour contrôler les passagers, les équipages, les effets personnels, ainsi que les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement.

4. Lorsque se produira un incident ou que planera 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 d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

5. Lorsqu'une Partie contractante ne se conforme pas aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou le permis technique accordé à une ou à des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article XI. Zones interdites

Les Parties contractantes peuvent limiter le survol ou interdire aux aéronefs appartenant à des entreprises désignées de survoler certaines zones de leur territoire, conformément à l'article 9 de la convention.

Article XII. Système informatique de réservation

1. Les Parties contractantes sont convenues :

a) Que les intérêts des usagers des transports aériens seront protégés contre tout abus des informations de cette nature contenues dans le système informatique de réservation, y compris leur présentation fallacieuse ;

b) Que l'entreprise désignée de chacune des parties contractantes et ses agents auront accès sans restriction et sans discrimination aux SIR sur le territoire de l'autre partie contractante et le droit de les utiliser ;

c) Qu'à cet égard, le code de conduite du Système informatique de réservation sera appliqué sur le territoire des parties contractantes respectives.

2. Chacune des Parties contractantes garantira aux SIR choisis au premier chef par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante l'accès libre et sans entrave sur son territoire.

3. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra d'imposer sur son territoire au SIR de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, des conditions plus rigoureuses que celles imposées au SIR de sa propre entreprise désignée.

Article XIII. Tarifs

1. Chacune des Parties contractantes devra permettre aux entreprises désignées de l'autre partie de fixer des tarifs de troisième et de quatrième liberté de service aérien basés sur des considérations commerciales sur le marché. Les interventions des parties contractantes devront être limitées à :

a) la prévention des pratiques et des tarifs discriminatoires ;

b) la protection des compagnies aériennes en ce qui concerne des tarifs qui sont artificiellement bas ou qui bénéficient d'appui ou de subvention direct ou indirect des gouvernements.

2. Les autorités aéronautiques des parties contractantes ne peuvent pas agir unilatéralement pour empêcher l'introduction d'un tarif qu'une entreprise désignée de l'une des parties contractantes a l'intention d'imposer ou a imposé, à l'exception des dispositions 3 et 4 du présent article.

3. Chacune des Parties contractantes peut exiger que les entreprises de l'autre partie notifient auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elle se propose de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination du territoire au moins 60 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur.

4. Si l'autorité aéronautique de l'une ou l'autre des parties estime que le tarif proposé ou qui est en vigueur ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle doit notifier les autorités aéronautiques de l'autre partie des raisons du désaccord le plus tôt possible. Les autorités aéronautiques des deux parties contractantes doivent faire tous leurs efforts pour résoudre entre eux le différend. Chacune des parties peut demander des consultations qui doivent se tenir 60 jours au plus tard après réception de l'avis de désaccord et les parties doivent coopérer à la fourniture des renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question.

5. Si les parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'entre elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord. Si à la suite de consultations, il n'y a pas d'accord mutuel, ce tarif sera maintenu.

Article XIV. Echange de vues et consultations

1. Les autorités aéronautiques des parties contractantes peuvent, si elles estiment que c'est nécessaire, procéder à des échanges de vues afin d'arriver à une coopération et à une compréhension étroite sur tous les sujets relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord et de ses annexes.

2. Les parties contractantes pourront à tout moment modifier ou amender le présent accord et ses annexes ou y ajouter des dispositions, moyennant des consultations directes entre leurs autorités aéronautiques. Ces consultations devront commencer dans les 60 jours de la date de la demande par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante par les voies appropriées.

3. La demande de consultation mentionnée dans le paragraphe précédent ne rend pas caduque l'exécution des mesures administratives qui ont été prises ou qui peuvent être prises par une des parties contractantes du fait de l'interprétation ou de l'application du présent accord et des annexes.

4. Toute modification du présent accord ne peut entrer en vigueur qu'après une approbation conforme aux procédures constitutionnelles de chacune des parties contractantes.

5. L'annexe où figure le tableau des routes peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Ces modifications seront confirmées par un échange de notes et entreront en vigueur à la date desdits échanges.

Article XV. Transfert des revenus

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes a le droit de convertir et de transférer librement toute recette provenant de l'exploitation de services convenus sur le territoire de l'autre partie contractante conformément au présent accord, après déduction des dépenses effectuées sur ledit territoire.

2. La conversion est effectuée au taux de change sur le marché monétaire au moment du transfert et n'est soumise à aucune redevance sauf les agios relatifs à la transaction.

3. Ledit transfert est effectué conformément à la législation en vigueur dans chacune des parties contractantes et ne doit pas être soumis à des conditions qui seraient moins favorables à celles qui seraient appliquées à d'autres entreprises aériennes étrangères exploitant des services aériens internationaux effectuant l'aller-retour sur le territoire de l'une ou l'autre des parties contractantes.

Article XVI. Représentation des compagnies aériennes et services au sol

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante, sur la base de la réciprocité, un personnel chargé des

activités commerciales, opérationnelles et techniques nécessaires pour exploiter les services aériens convenus.

2. Les besoins mentionnés dans le paragraphe précédent peuvent être accomplis par les employés de l'entreprise désignée d'une partie contractante ou par le recrutement d'un personnel local.

3. Les représentants et le personnel de l'une des parties contractantes seront soumis aux lois et aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre partie contractante en ce qui concerne le revenu, la résidence et l'emploi et, conformément aux lois et aux règlements, chacune des parties contractantes devra accorder dans un délai minimum des visas et d'autres documents qui peuvent être nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Les services au sol seront fournis conformément à la législation de chacune des parties contractantes.

Article XVII. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent document sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XVIII. Applicabilité des accords internationaux

Si un accord multilatéral concernant tout point couvert par le présent accord entre en vigueur, les dispositions de l'accord international auquel les deux Etats sont parties remplaceront les dispositions correspondantes du présent accord.

Article XIX. Champ d'application

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent accord ne s'appliquera qu'au territoire d'Aruba.

Article XX. Règlements des différends

Tout différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord devra faire l'objet en premier lieu de négociations directes entre les entreprises aériennes désignées ou entre les autorités aéronautiques ou finalement entre leurs gouvernements respectifs par des voies appropriées.

Article XXI. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord par des voies appropriées. La dénonciation sera effective trois mois après la date de la notification à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article XXII. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à partir de la date de sa signature et entrera en vigueur à la date à laquelle les parties se seront notifiées par échange de notes diplomatiques l'accomplissement de leurs formalités internes respectives nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait le 15 février 2001 en deux copies originales en espagnol et en néerlandais, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :

MAURICIO NAVARRO

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

GLENBERT F. CROES

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

En vue de l'exploitation des services convenus, les Parties contractantes devront établir les routes suivantes :

Routes pour les entreprises désignées par la République de Bolivie

A partir de points dans la République de Bolivie, via des points intermédiaires en Amérique du sud et en Amérique centrale jusqu'à Aruba et à des points au-delà dans les deux directions, le tout avec les droits de transport de la cinquième liberté conformément à la note 3 ci-dessous.

Routes pour les entreprises désignées par Aruba

A partir d'Aruba, via des points intermédiaires en Amérique du sud et en Amérique centrale jusqu'à un point en Bolivie et à des points au-delà dans les deux directions, le tout avec les droits de transport de la cinquième liberté conformément à la note 3 ci-dessous.

Capacité

La capacité de transport proposée doit refléter expressément la demande de transport.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, les entreprises aériennes désignées par le gouvernement de Bolivie et par Aruba peuvent exercer leurs activités sept fois par semaine sans aucune restriction telle que celle relative au type d'aéronef.

Notes

1. Le transport de cabotage sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes doit être réservé exclusivement aux entreprises aériennes nationales de celles-ci.

2. Les entreprises aériennes désignées ont le droit de supprimer des escales sur des tableaux correspondant des routes, en d'autres termes, les entreprises ont le droit d'effectuer des escales sur leurs routes dans l'ordre qu'ils choisissent et de supprimer des escales à un point ou sur tous les points de leur route.

3. Les droits de trafic de cinquième liberté à des points intermédiaires et à des points au-delà ne peuvent être utilisés, transformés ou exploités qu'avec l'assentiment préalable des entreprises désignées par la Bolivie et Aruba et avec l'autorisation des autorités aéronautiques respectives.

4. Conformément aux normes nationales, l'autorité aéronautique de Bolivie doit à une date ultérieure faire savoir à son homologue d'Aruba, par voie diplomatique, le nom de la compagnie désignée par la Bolivie pour exploiter les services aériens convenus conformément au présent accord.

