

AGREED MINUTES

of the consultations between the Aeronautical Authorities of the Kingdom of the Netherlands and The Republic of Costa Rica regarding the bilateral Air Services Agreement (hereafter referred to as the Agreement), held at The Hague on September 8, 2003.

Delegations of the Kingdom of the Netherlands and of the Republic of Costa Rica held consultations in a friendly and cordial atmosphere. The list of delegations is attached as Appendix I.

Delegations agreed on the following agenda: 1) pax/combi services: number of frequencies, 2) change of aircraft, 3) bilateral and third country code sharing, 4) ruling of the European Court of Justice of November 5, 2002 and its implications for the Agreement, 5) Technical cooperation, 6) Miscellaneous.

Under the first three agenda items the delegation of Costa Rica expressed its wish to have at least a number of direct flights between Amsterdam and San Jose v.v. in order to have an alternative for the stringent transit procedures of the US Immigration and Customs Services at the airports of Miami and Orlando. The Netherlands delegation expressed that, as explained from the start of Martinair's operations to San Jose, for technical and commercial reasons such direct services are at the moment commercially not viable.

In view of the interests shown by the delegation of Costa Rica for alternatives routes Martinair expressed its willingness to study the viability of such routes via the Caribbean in light of the willingness of the delegation of Costa Rica to further liberalise the Annex of the Agreement.

As far as the number of weekly frequencies is concerned a thorough discussion took place and, although some misunderstandings surfaced (such as: whether the intermediate points agreed in the Annex of the Agreement were with or without 5th freedom rights, and whether the June 12, 1996 MoU was still applicable), an agreement could be reached.

On the issue of third country code sharing the representative of KLM explained its wish to commence code sharing operations with its partner Continental via Houston and Newark and at a later stage via the Netherlands Antilles, subject to the approval of the Civil Aviation Authorities of the Netherlands Antilles. The delegation of Costa Rica welcomed such services, being in the interest of tourism to Costa Rica.

Eventually delegations agreed upon a new MoU: see Appendix II. On a further extension of traffic rights the delegation of Costa Rica expressed its willingness to discuss an Open Skies Agreement, which suggestion was gladly accepted by the delegation of the Netherlands.

As far as the agenda item on the ruling of the European Court of Justice is concerned the Netherlands clarified the information already provided through the Netherlands Embassy in San Jose and asked the delegation of Costa Rica to agree on amending the Agreement by replacing the present "national ownership and control clause" in Article 3 with an "EU-Community ownership and control clause". The delegation of Costa Rica stated that it was not yet in the position to go along with this proposal. Fully aware of the necessity to find a

solution for this issue in the near future, the delegation of Costa Rica pointed out to the High Level Meeting of the Central Latin American Civil Aviation Commission (CLAC), held at Lima on September 1, 2003, which concluded that more information is needed from the EU-side on the implications of such an amendment before it can decide on a Costa Rica-position. In the light of this and the positive attitude in principle the delegation of Costa Rica will come back to it within a year from now. Beforehand both delegations will exchange views through Letters of Intent.

With regard to the agenda item on Technical cooperation the delegation of Costa Rica explained its position that cooperation on governmental level and between their respective carriers on academic courses and operational aspects of civil aviation is in the interests of both countries, as illustrated by the cooperation between Costa Rica and the European Commission with regard to bringing the Aviation Inspectors of Costa Rica up to ICAO and FAA-standards. The Netherlands delegation clarified that under the present bilateral academic cooperation only specific topics (excluding civil aviation) are eligible for assistance. However under the Netherlands Fellowship Programme (NFP) qualified persons can be nominated through the Netherlands Embassy in San Jose for certain specific courses of the Netherlands Fellowship Programme under the NUFFIC (www.nuffic.nl). Apart from that the Netherlands delegation will investigate the possibility of offering a scholarship for a (half) year academic course at the Institute for Air and Space Law of the University of Leiden to the benefit of a qualified candidate to be selected by the Aeronautical Authorities of Costa Rica. Moreover, Martinair will look into the possibilities of any support in respect of this agenda item.

Delegations agreed to reconvene at the latest before the IATA Summer season of 2004 in order to evaluate whether the present agreed entitlements still meet the requirements of the market taking into account the interests of both countries to promote bilateral trade and investment relations as well as tourism. In case Martinair would not be able to start the Change of Aircraft operations and the use of frequencies before the end of 2004 the Aeronautical Authorities of both Parties will immediately enter into consultations on the situation and its consequences.

Done at The Hague on September 8, 2003

on behalf of the delegation of
Costa Rica

Mrs. Karla Gonzalez

on behalf of the delegation of
the Netherlands

Mr. Henk-Erik Sierink

Memorandum of Understanding

Delegations of the aeronautical authorities of the Republic of Costa Rica and the Kingdom of the Netherlands met at The Hague on 8 September 2003 in order to discuss the Air Services Agreement between their countries, signed in San José on December 21, 1994 (further to be referred to as 'the Agreement').

This Memorandum of Understanding (MoU) replaces the MoU signed in San José on 1 September 2000 and the MoU signed on 12 June 1996.

Both delegations agreed on the following.

- I** In accordance with Article 15, paragraph 4 of the Agreement, both delegations decided to replace the Annex by the following.

ANNEX

A Route Schedule

1. In light of the objective of this Agreement to develop, on the basis of the principles of fairness, equality, and reciprocity, the scheduled services between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Costa Rica, both Contracting Parties grant to the designated airlines reciprocal rights for the transport of passengers, baggage, cargo and mail between points in their respective territories.

- 2a. Points which may be served by the designated airline of the Republic of Costa Rica in both directions:

points in Costa Rica – Caracas, Panama City, points in the Caribbean, Cancun, points in Florida – points in an European country to be selected - points in the Netherlands;

- b. Points which may be served by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands in both directions:

points in the Netherlands – points in the Caribbean, Caracas, Bogota, Panama City, Guatemala, points in Florida – points in Costa Rica

- c. Notes

Points on the Specified Routes may be served in any order, and any or all of the intermediate points on the Specified Routes may, at the discretion of each Designated Airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate, respectively terminate in the Territory of the Contracting Party which has designated the Airline.

Intermediate points may also be served as beyond points.

3. The designated airlines of both Contracting Parties may exercise full fifth freedom rights, including own stopover rights, on intermediate points on the Specified Routes.

B. Capacity:

The designated airlines of both Contracting Parties may exercise 14 (fourteen) frequencies a week on the Specified Routes with any type of aircraft in any configuration.

II Change of Aircraft

In accordance with Article 15 of the Agreement both delegations will recommend to their respective Governments to amend the Agreement by adopting an Article on Change of Aircraft, the text reading as follows.

Article 2a Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified Routes, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point will be scheduled in coincidence with the transportation from the Territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is scheduled in coincidence with the transportation from beyond such point.
2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with (an) other airline(s).
3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

III Miscellaneous

Both delegations furthermore agreed on the following.

Cargo

In addition to the scheduled air services specified in the Agreement and its Annex, each aeronautical authority will authorize up to a maximum of 4 (four) weekly scheduled all-cargo services between San Jose, Costa Rica and Amsterdam, the Netherlands v.v, on any route and irrespective of the Annex to the Agreement, with full all-cargo fifth freedom traffic rights on all intermediate and beyond points, with any type of all-cargo aircraft, provided these aircraft conform to the standards specified in Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988).



Both aeronautical authorities will do their utmost within their sphere of competence to further facilitate the air cargo interests between their countries, with regard to handling, warehousing both normal and in-bond, trucking and inter-modal cargo transportation.

Code share

In operating or holding out the air services on the Specified Routes, any airline that is licensed in accordance with the applicable laws of the other Party, may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with any other Airline including an Airline of a third country, provided:

- a. that the operating carrier in such arrangements holds the appropriate operating authorization and;
- b. that tickets make it clear to the purchaser at the point of sale which Airline will actually operate each sector of the service and with which Airline or Airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
- c. the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency;
- d. the national law, and the policies and regulations of the other Party with regard to code-share is respected.

IV Coming into effect

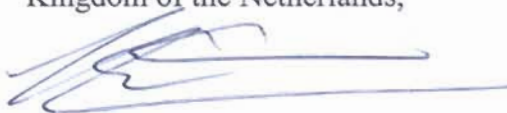
Items I and III will come into effect as from the date of signature of this MOU. With regard to item II, change of aircraft, the aeronautical authorities of both parties will, pending the exchange of diplomatic notes in accordance with paragraph 3 of Article 15, act in accordance with this item as from the date of signature of this MOU. In case Martinair would not be able to start the Change of Aircraft operations and the use of the frequencies before the end of 2004 the Aeronautical Authorities of both Parties will immediately enter into consultations on the situation and its consequences.

Done at The Hague, 8 September, 2003

For the Delegation of the
Republic of Costa Rica,


Mrs. Karla González

For the Delegation of the
Kingdom of the Netherlands,


Mr. Henk-Erik Sierink

LIST OF DELEGATIONS

For the Kingdom of the Netherlands

Mr. Henk-Erik Sierink	Delegation leader, DGCA, Ministry of Transport
Mr. René Fennes	Head International Affairs, DGCA
Mr. Jan Petit	Transport Adviser, Ministry of Foreign Affairs
Mrs. Caroline Ditvoorst	Director Foreign Relations, Martinair
Mr. Roeland van Klaveren	Director Government & Industry Affairs, KLM
Mr. Tomás Nassar	Legal Representative Martinair, observer

For the Republic of Costa Rica

Mrs. Karla González Carvajal	Delegation Leader, President of the Council for Civil Aviation
Mrs. Sagrario Padilla Velásquez	Vice-President of the Council for Civil Aviation



ACTA DE LAS REUNIONES DE CONSULTA ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DEL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Acta de las reuniones de consulta entre las Autoridades Aeronáuticas del Reino de los Países Bajos y la República de Costa Rica con respecto al Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos (referido de ahora en adelante como el Acuerdo), llevado a cabo en La Haya el 08 de setiembre, 2003.

Las delegaciones del Reino de los Países Bajos y de la República de Costa Rica se llevaron a cabo en una atmósfera amistosa y cordial. La lista de las delegaciones se adjunta como Apéndice I.

Las delegaciones acordaron en la siguiente agenda: 1) Servicios de pasajeros/combi: número de frecuencias, 2) Cambio de aeronaves, 3) Códigos compartidos bilaterales y de terceros países, 4) Directrices de la Corte de Justicia Europea del 05 de noviembre, 2002 y sus implicaciones para el Acuerdo, 5) Cooperación técnica, 6) Misceláneos.

Con respecto a los tres primeros puntos de la agenda, la delegación de Costa Rica expresó su deseo de tener algún vuelo directo entre Ámsterdam y San José como una alternativa para los procedimientos de tránsito tan rigurosos de Migración y Aduanas en los Estados Unidos en los aeropuertos de Miami y Orlando. La delegación de los Países Bajos expresó que, como se explicó desde el inicio de las operaciones de Martinair hacia San José, debido a razones técnicas y comerciales, esos servicios directos en la actualidad no serían viables comercialmente.

En vista de los intereses mostrados por la delegación de Costa Rica para rutas alternas, Martinair expresó su disposición de estudiar la viabilidad de dichas rutas vía el Caribe ya que la delegación de Costa Rica está dispuesta a agilizar aún más el Anexo del Acuerdo.

Con respecto al número de frecuencias semanales, se llevó a cabo una discusión detallada y aunque hubo discrepancias (tales como: si los puntos intermedios acordados en el Anexo del Acuerdo contemplaban o no los derechos de quintas libertades, y si el Memorando de Entendimiento del 12 de junio, 1996 todavía era aplicable), sí se pudo llegar a un acuerdo.

Con relación a los códigos compartidos de terceros países, el representante de KLM expuso su deseo de comenzar operaciones de esta especialidad con su socio Continental vía Houston y Newark y posteriormente con las Antillas de los Países Bajos, previa aprobación de las Autoridades de



Aviación Civil de las Antillas de los Países Bajos. La delegación de Costa Rica se mostró muy positiva con esta modalidad de operaciones; ya que beneficiarían el turismo del país.

Las delegaciones acordaron un nuevo Memorando de Entendimiento (ver Apéndice II) para ampliar los derechos de tráfico. La delegación de Costa Rica expresó su disposición de discutir un Acuerdo de Cielos Abiertos, lo cual tuvo muy buena aceptación por parte de la delegación de los Países Bajos.

Con respecto al punto en la agenda de las directrices de la Corte de Justicia Europea, los Países Bajos confirmaron la información previamente suministrada por la Embajada de los Países Bajos en San José y le solicitaron a la delegación de Costa Rica una enmienda al Acuerdo, reemplazando la actual "cláusula de control y propiedad nacional" en el Artículo 3, por una "cláusula de control y propiedad comunitaria europea". La delegación de Costa Rica afirmó que el país todavía no estaba en posición de aceptar esta propuesta. Concientes de la necesidad de llegar a un acuerdo sobre la enmienda en un futuro cercano, la delegación de Costa Rica hizo referencia a la Reunión de Alto Nivel de la CLAC, que se llevó a cabo en Lima el 01 de setiembre, 2003, en la cual se concluyó que se requiere información adicional de la parte europea sobre las implicaciones de tal enmienda antes de poder tomar una decisión. En vista de lo anterior, la delegación de Costa Rica retomará el tema en un año a partir de esta fecha. De antemano ambas delegaciones intercambiarán sus puntos de vista mediante Cartas de Intención.

Con respecto al punto de la agenda sobre la cooperación técnica, la delegación de Costa Rica expuso su posición en cuanto a que la cooperación a nivel gubernamental y sus respectivos transportistas, referido a cursos académicos y aspectos operacionales de aviación civil, es de interés para ambos países tal como se ha realizado mediante la cooperación entre Costa Rica y la Comisión Europea respecto a elevar los estándares de los Inspectores de Aviación Civil de Costa Rica a los estándares de la OACI y de la FAA. La delegación de los Países Bajos aclaró que bajo la cooperación académica bilateral actual solamente determinadas personas (excluyendo aviación civil) son elegibles para asistir. Sin embargo, bajo el Programa de Cooperación de los Países Bajos (NFP) personas calificadas pueden ser nombradas mediante la Embajada de los Países Bajos en San José para cursos específicos del Programa de Cooperación de los Países Bajos bajo el NUFFIC (www.nuffic.nl). Aparte de eso, la delegación de los Países Bajos estudiará la posibilidad de ofrecer una beca por medio año para un curso académico en el Instituto de Leyes Aéreas y Espaciales de la



Universidad de Leiden para un candidato calificado el cual será seleccionado por la Autoridad Aeronáutica de Costa Rica. Más allá, Martinair estudiará las posibilidades de cualquier soporte con respecto a este punto de la agenda.

Las delegaciones acordaron reunirse antes de la temporada de verano de la IATA del 2004 para evaluar si los acuerdos tomados aun cumplirán con los requerimientos del mercado tomando en cuenta los intereses de ambos países de promover las relaciones bilaterales de comercio e inversión al igual que el turismo. En caso de que Martinair no pueda iniciar las operaciones del cambio de aeronaves y el uso de frecuencias para finales del 2004, las Autoridades Aeronáuticas de ambos países empezarán inmediatamente a consultar sobre esta situación y sus consecuencias.

Dado en La Haya el 08 de setiembre, 2003.

Por la delegación de
Costa Rica

Por la delegación de los
Países Bajos

Sra. Karla González

Sr. Henk-Erik Sierink

(versión en inglés firmado)

*(Traducción no oficial realizada en la Dirección General de
Aviación Civil)*



TRADUCCIÓN

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO

Las delegaciones de las Autoridades de Aeronáutica Civil de la República de Costa Rica y del Reino de los Países Bajos se reunieron en La Haya el 8 de setiembre de 2003 con el fin de discutir el Convenio sobre Servicios Aéreos entre esos países, firmado en San José el 21 de diciembre de 1994 (posteriormente llamado “el Acuerdo”).

Este Memorando de Entendimiento (MoU) reemplaza el MoU firmado en San José el 1° de setiembre de 2000 y la nota firmada el 12 de junio de 1996.

Ambas delegaciones acordaron lo siguiente:

I. De conformidad con el artículo 15, inciso 4 del Convenio vigente, ambas delegaciones decidieron modificar el anexo del mismo, bajo los siguientes términos:

A. Itinerario de rutas

1. En razón de que el objetivo de este acuerdo se lleve a cabo, con base en los principios de imparcialidad, equidad, y reciprocidad, los servicios programados entre el Reino de los Países Bajos y la República de Costa Rica, ambas Partes Contratantes garantizan a las aerolíneas designadas, derechos recíprocos para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo entre puntos específicos en sus territorios respectivos.
2. a. Puntos en los que puede dar servicio la aerolínea designada de la República de Costa Rica en ambas direcciones:
puntos en Costa Rica- Caracas, Ciudad de Panamá, puntos en el Caribe, Cancún, puntos en Florida- puntos en un país Europeo que será seleccionado –puntos en el Reino de los Países Bajos;
- b. Puntos en los que puede dar servicio la aerolínea designada en el Reino de los Países Bajos en ambas direcciones:
puntos el Reino de los Países Bajos -puntos en el Caribe, Caracas, Bogotá, Ciudad de Panamá , Guatemala, puntos en Florida – puntos en Costa Rica.



c. Notas

El servicio en los puntos de las Rutas Especificadas se puede dar en cualquier orden, y cualquiera o todos los puntos intermedios de las Rutas Especificadas, pueden, a discreción de cada aerolínea designada; ser omitidos en cualquiera o todos los vuelos, siempre que esos vuelos se originen y respectivamente terminen en el territorio de la Parte Contratante que haya designado la aerolínea. Los puntos intermedios pueden ser servidos como puntos más allá.

3. Las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes, pueden gozar de derechos plenos sobre la quinta libertad del aire, incluyendo parada de estancia en los puntos intermedios de las Rutas Especificadas.

B. Capacidad:

Las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes pueden realizar 14(catorce) vuelos por semana en las rutas especificadas con cualquier tipo de aeronave y con cualquier configuración.

II. Cambio de aeronaves

Conforme al Artículo 15 del Acuerdo, ambas delegaciones recomendarán a sus respectivos gobiernos, enmendar el Acuerdo, adoptando un Artículo sobre Cambio de Aeronaves, cuyo texto expresa lo siguiente:

Artículo 2a Cambio de Aeronaves

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una aerolínea designada, puede realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio del tipo y número de aeronaves utilizadas, en cualquier punto de la ruta ; siempre que en la dirección de ida, el transporte más allá de este punto, sea programado en concordancia con el transporte desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea y, en la dirección de regreso, el transporte hacia el territorio de la Parte Contratante que



ha designado la aerolínea, sea programado en concordancia con el transporte desde más allá de ese punto.

2. Con el propósito de realizar operaciones de cambio de aeronaves, una aerolínea designada puede utilizar su propio equipo y, cumpliendo con los reglamentos nacionales, arrendar equipo, y puede operar bajo acuerdos de mercadeo cooperativos y /o comerciales con otra u otras aerolíneas.

3. Una aerolínea designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de Cambio de Aeronaves.

III. Varios

Ambas delegaciones además acuerdan lo siguiente:

Carga

Además de los servicios aéreos regulares especificados en el “Acuerdo” y su Anexo, cada autoridad aeronáutica autorizará hasta un máximo de 4 (cuatro) vuelos exclusivos de carga regulares entre San José de Costa Rica y Amsterdam en Holanda y viceversa, en cualquier ruta, en puntos intermedios y puntos más allá; independientemente el Anexo al “Acuerdo”, con plenos derechos de quinta libertad con cualquier tipo de aeronaves exclusivas de carga, siempre que esas aeronaves cumplan con las normas especificadas en la Parte II, Capítulo 3, Volumen 1 del Anexo 16 al Convenio de Chicago (1988).

Ambas autoridades aeronáuticas harán lo mejor dentro de la esfera de competencia para facilitar aun más los intereses del transporte de carga aérea entre sus países , con relación al manejo, almacenamiento, tanto normal como inbond, acarreo y transporte de carga del tipo “inter-modal .”

Códigos Compartidos

Durante la operación o mientras se mantienen los servicios aéreos en las Rutas Especificadas, cualquier aerolínea que esté con licencia conforme a las leyes aplicables de la otra Parte, puede realizar acuerdos de mercadeo cooperativos y/o comerciales incluyendo, pero no limitados a, acuerdos de arrendamiento, de códigos compartidos o reserva de capacidad, con cualquier otra Aerolínea, incluyendo una Aerolínea de un tercer país, siempre que:



- a. la aerolínea operadora con estos acuerdos tenga la autorización apropiada de operación; y
- b. los tiquetes tengan bien claro para el consumidor en el punto de venta, cual aerolínea operará en cada sector del servicio y con cual aerolínea o aerolíneas el comprador tendrá su relación contractual.
- c. las operaciones aéreas que se presten en códigos compartidos no serán contabilizadas como una frecuencia;
- d. se respete la ley nacional, y las políticas y reglamentos de la otra Parte con relación a los códigos compartidos.

IV. Puesta en Vigencia

Los items I y III entrarán en vigencia a partir de la fecha de la firma de este Acuerdo.

Con relación al item II, Cambio de Aeronaves, las autoridades aeronáuticas de ambas partes quedarán, pendiente del intercambio de notas diplomáticas conforme el párrafo 3 del Artículo 15, actuando en concordancia, a partir de la fecha en que se firme este Memorando de Entendimiento.

En el caso de que a Martinair no le sea posible empezar las operaciones de Cambio de Aeronaves y la utilización de frecuencias antes finalizar el 2004; las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes, consultarán inmediatamente sobre esta situación y sus consecuencias.

Hecho en La Haya el 08 de septiembre de 2003.

Por la Delegación de Costa Rica
(Versión en Inglés firmado)
Mrs. Karla Gonzalez Carvajal

Por la Delegación de Holanda
(Versión en Inglés firmado)
Mr. Henk-Eric Sierink

(Traducción no oficial realizada en la Dirección General de Aviación Civil, Costa Rica)

