

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2019 Nr. 114

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Dominicaanse Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;
Santo Domingo, 13 mei 2019*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 012507 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Dominicaanse Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

PREAMBULE

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Dominicaanse Republiek, hierna te noemen de partijen;

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

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

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

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ter vervanging van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Dominicaanse Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, ondertekend te Santo Domingo op 15 december 1998;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

INLEIDING

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; en, wat de Dominicaanse Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst;
- b. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;
- c. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van dit Verdrag of de Bijlage;

- d. hebben „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“, „luchtvaartmaatschappij“ en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden“ de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig“ verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer sectoren van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder „het Verdrag van Chicago“ verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opgesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
 - g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij“ verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
 - h. wordt onder „boordproviand“ verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
 - i. wordt onder „tarief“ verstaan elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
 - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
 - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
 - j. voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, hebben de begripsomschrijvingen „soevereiniteit“ en „grondgebied“, in relatie tot een Partij, de betekenis die daaraan respectievelijk wordt toegekend in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago; voor wat betreft de Dominicaanse Republiek, hebben de begripsomschrijvingen „soevereiniteit“ en „grondgebied“, in relatie tot een Staat, de betekenis in overeenstemming met de bepalingen in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago; Soevereiniteit: „De Verdragsluitende Staten erkennen dat elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied.“; Grondgebied: „In relatie tot een Staat wordt geacht te omvatten het grondgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren en het luchtruim daarboven welke staan onder de soevereiniteit van die Staat.“;
 - k. wordt onder „gebruikersheffing“ verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
 - l. wordt onder „capaciteit“ verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
 - m. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie“ verstaan een staat die nu of in de toekomst verdragsluitende partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
 - n. wordt onder het „Caribische deel van Nederland“ verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder „Nederland“ verstaan
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. wordt onder „inwoners van het Caribische deel van Nederland“ verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

HOOFDSTUK II

DOELSTELLINGEN

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
 - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer, respectievelijk het laden en lossen van passagiers, bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere partij (cabotage).

3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij die niet zijn aangewezen onder artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten als omschreven in de onderdelen a en b van het eerste lid van dit artikel.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten met elk type luchtvaartuig in elke configuratie op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke partij onverwijld aan de aldus door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de vereiste exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van Nederland gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
 - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de wetgeving van de Dominicaanse Republiek; en
 - ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van deze staat, en dat:
- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast;
- e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) in staat is (zijn) te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtdiensten.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

Artikel 4

Intrekking en schorsing van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken:

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Nederland overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
 - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde Dominicaanse wetgeving; of
 - ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de staat en/of van onderdanen van deze staat.
- d. die luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
- e. de andere partij de in artikel 15 (Veiligheid) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast;
- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij heeft nagelaten ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunning beoordeelt, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;
- g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Tenzij anders is overeengekomen door de partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de partijen de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III

COMMERCIEËLE BEPALINGEN

Artikel 5

Tarieven

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte overheidssubsidie of -steun.

2. Elk van de partijen mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen, of b. een luchtvaartmaatschappij van de ene partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere partij en dat van een ander land.
4. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de partijen werken samen om de informatie te verkrijgen die nodig is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het nieuwe tarief niet van kracht.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht:
 - a. op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstreking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsook andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
 - b. zich op het grondgebied van de andere partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij(en), via haar (hun) agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten;
 - c. deze luchtdiensten en deze bijkomende of aanvullende diensten te verkopen en het staat iedere persoon vrij dit vervoer of deze diensten in elke valuta te kopen.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht de in verband met het verzorgen van luchtvervoer en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die partij.
4. Met inachtneming van de wetten en voorschriften van elke partij, en de Normen en Aanbevolen Werkwijzen („SARPs”) vervat in de ICAO-Bijlagen 6 en 17, en, in het geval van het Europese deel van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht op het grondgebied van de andere partij zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten, of, naar haar keuze, voor al deze diensten of een deel ervan concurrerende agenten of luchtvaartmaatschappijen te kiezen. Het recht is onderworpen aan fysieke en andere beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens. Wanneer de wet- en regelgeving, interne voorschriften, contractuele bepalingen of verplichtingen van een partij, self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor elke aangewezen luchtvaartmaatschappij; heffingen dienen gebaseerd te zijn op de kosten van de verleende diensten; en de aard en kwaliteit van deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met die van diensten als self-handling wel mogelijk zou zijn.
5. a. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de overeengekomen routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen, met:
 - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde partij;
 - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
 - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land.

- b. De uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
 - c. Alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
 - d. De totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
 - e. Bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat.
 - f. Deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.
6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren.
7. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneaafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan (kunnen) ervoor kiezen zelf haar (hun) vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.
8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

Artikel 7

Verandering van luchtvaartuig

1. Op elk deel of op alle delen van de omschreven routes kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationaal luchtvervoer verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.
2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële- en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop met (een) andere luchtvaartmaatschappij(en).
3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

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

2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij nadelig beïnvloeden uit te bannen.
3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of verband houdend met het milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer voor die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV

FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale belastingen en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.
2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij, uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.
3. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.
4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer (een) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij contracten heeft (hebben) gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere partij, voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.
5. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, toeslagen, rechten of heffingen te heffen over brandstof geleverd op het grondgebied van het Europese deel van Nederland voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Dominicaanse Republiek dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en een ander punt op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 10

Gebruikersheffingen

De kosten en heffingen die worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, haar faciliteiten en andere voorzieningen en diensten, alsmede alle heffingen voor het gebruik van luchtnavigatie, communicatie en facilitaire diensten, worden vastgesteld in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke partij.

In alle gevallen zullen deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij niet hoger zijn dan de heffingen die opgelegd worden aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale diensten exploiteren (beginsel van non-discriminatie, artikel 15 van het Verdrag van Chicago).

Artikel 11

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal luchtvervoer zijn slechts belastbaar in de staat waarin de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen. Dit is evenwel niet van toepassing op de verkoop van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij of haar (hun) agenten op het grondgebied van de andere partij, op welke verkopen, met inachtneming van de lokale fiscale wetgeving, dezelfde voorwaarden van toepassing zijn als die van toepassing zijn op andere luchtvaartmaatschappijen die luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij verkopen.
2. Vermogen bestaande uit luchtvaartuigen die in internationaal verkeer worden geëxploiteerd alsmede uit roerende zaken die worden gebruikt bij de exploitatie van deze luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de aangewezen luchtvaartmaatschappij is gelegen.
3. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel zijn eveneens van toepassing op inkomsten en winsten uit de deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming, een samenwerkingsregeling op het gebied van de verkoop of een internationaal opererend agentschap.
4. Indien een verdrag tussen de partijen tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen dat betrekking heeft op luchtvervoer voorziet in procedures die afwijken van de in het eerste tot en met vierde lid van dit artikel bedoelde procedures, zijn de bepalingen van het verdrag tot het vermijden van dubbele belasting inzake inkomen en vermogen van toepassing.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van de verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar haar (hun) eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtdiensten, bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij verkrijgt (verkrijgen) binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in elke valuta, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke valuta die geldt op de datum van verkoop.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

HOOFDSTUK V

BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of namens bemanningen of passagiers en/of vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aan-

gewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, zodra deze het grondgebied van de genoemde partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde partij hebben verlaten.

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

4. Geen van de partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

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

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen gelijkwaardig zijn aan of zwaarder zijn dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst vast te stellen minimumeisen.

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

Artikel 15

Veiligheid

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

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

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

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

a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of

b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en toegepast,

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

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

6. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie, een reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

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

8. Elke partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en alle andere diensten die nodig zijn voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 16

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart dat of die voor beide partijen bindend wordt.

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

3. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

4. De partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn op de partijen. Elke partij verlangt van haar luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten op haar grondgebied dat zij handelen in overeenstemming met dergelijke bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke partij stemt ermee in dat van haar luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het vierde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere partij. Bij vertrek uit of verblijf op het grondgebied van Nederland wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in de Dominicaanse Republiek. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve beveiligingsmaatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen en voor het controleren van passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging

tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart worden aangepast. Elke partij stemt ermee in dat de bepalingen inzake beveiliging die door de andere partij worden voorgeschreven voor het vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij in acht worden genomen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

6. Met volledige inachtneming van en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit, kan een partij beveiligingsmaatregelen aannemen voor de binnenkomst op haar grondgebied. Waar mogelijk houdt deze partij rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en de mogelijke zienswijze van de andere partij. Elke partij erkent evenwel dat niets in dit artikel afbreuk doet aan het recht van een partij een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te weigeren. Een partij kan noodmaatregelen treffen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden. De andere partij wordt onverwijld van dergelijke maatregelen in kennis gebracht.

7. Onverminderd de noodzaak onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, een partij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer beoordeelt, en, tenzij de wet hieraan beperkingen stelt, bij het vaststellen van de maatregelen die gezien deze beveiligingsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze veiligheidsfactoren rekening houdt.

8. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere partij aanvaarde beveiligingsnormen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan die partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere partij. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunning en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval, kan een partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI

PROCEDURELE BEPALINGEN

Artikel 17

Dienstregeling

Geen van de partijen eist dat schema's, programma's voor vluchten of exploitatieplannen door aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van artikel 8 (Eerlijke concurrentie) van dit Verdrag, of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in de Bijlage bij dit Verdrag. Wanneer een partij indiening vereist ten behoeve van informatie, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van voorschriften en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

Artikel 18

Chartervluchten/niet-geregelde vluchten

1. Elke partij verleent, krachtens het beginsel van wederkerigheid, de door de andere partij naar behoren gemachtigde luchtvaartmaatschappijen onverwijld vergunning niet-geregelde vluchten of chartervluchten uit te voeren, in overeenstemming met de nationale regelgeving van de partijen en de bepalingen van dit Verdrag.

2. De bepalingen inzake de toepassing van wetten, veiligheidsnormen, bewijzen en vergunningen, beveiliging van de luchtvaart, douanerechten en andere heffingen, heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten, vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, gronddiensten, verkoop en overmaking van gelden, belasting en overleg van dit Verdrag zijn eveneens van toepassing op chartervluchten en overige niet-geregelde vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij naar of vanaf het grondgebied van de andere partij en op de luchtvaartmaatschappij die deze vluchten exploiteert.

Artikel 19

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elke partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de Bijlage erbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.
3. Elke wijziging van dit Verdrag en van noot 2 van de Bijlage wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met het bepaalde in het eerste lid van artikel 25 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.
4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de routetabel in de Bijlage en van noot 1 van de Bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel geldt niet in het geval vrijheidsrechten aan de Bijlage worden toegevoegd.

Artikel 20

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van bilaterale onderhandelingen.
2. Indien de partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen tot een regeling te komen, kan het geschil op verzoek van een van de partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de partijen. Elk van de partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene partij van de andere partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht en over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.
3. De partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 21

Duur en beëindiging

1. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.
2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval wordt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen beëindigd, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de partijen vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst van de kennisgeving van beëindiging te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 22

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide partijen aanvaard multilateraal verdrag of multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag of die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.
3. De partijen kunnen met elkaar overleg plegen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag te bepalen en de ingevolge deze voorrang benodigde wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Artikel 24

Toepasselijkheid van dit verdrag

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

Artikel 25

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten in hun respectieve landen is voldaan.
2. Het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Dominicaanse Republiek inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden van 15 december 1998, ondertekend te Santo Domingo, houdt op van kracht te zijn op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Santo Domingo op 13 mei 2019, in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie van dit Verdrag is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

Voor de Dominicaanse Republiek,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Bijlage:

Routetabel

Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:
Alle punten in Nederland (met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba) – Alle tussenliggende punten – Alle punten in de Dominicaanse Republiek – Alle verder gelegen punten.
2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Dominicaanse Republiek:

Alle punten in de Dominicaanse Republiek – Alle tussenliggende punten – Alle punten in Nederland (met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba) – Alle verder gelegen punten.

Noot 1:

Elke luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar eigen goeddunken:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op de grondgebieden van de partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen;
- i. verkeer in transit via het grondgebied van de andere partij verrichten; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig, zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een partij toegestaan verkeersrechten uit te oefenen tussen alle punten opgenomen in haar routetabel en het grondgebied van de andere partij.

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Dominican Republic for Air Services
between and beyond their respective Territories**

PREAMBLE

The Kingdom of the Netherlands

and

the Dominican Republic, hereinafter referred to as the Parties;

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in International Air Service;

Desiring to conclude an Agreement to replace the Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Dominican Republic for Air Services between and beyond their respective Territories, signed in Santo Domingo on 15 December 1998;

Have agreed as follows:

CHAPTER I

INTRODUCTION

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

- a) the term "Aeronautical Authorities" means for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and Water Management; and, for the Dominican Republic, the Civil Aviation Board;
- b) the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
- c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, as well as any amendment to this Agreement or the Annex;

- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Parties;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores" means articles, of a readily consumable nature, for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i) the term "Tariff" means any amount, excluding governmental levies, charged or to be charged by the Airline, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
 - (i) the conditions governing the availability and applicability of a Tariff; and
 - (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by the Airline;
- j) in the case of the Kingdom of the Netherlands, the terms "Sovereignty" and "Territory", in relation to a Party, shall have the meaning respectively assigned to them in Article 1 and Article 2 of the Convention; in the case of the Dominican Republic, the terms "Sovereignty" and "Territory", in relation to a State, have the meaning in accordance with the stipulations of Article 1 and Article 2 of the Convention; Sovereignty: "The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory."; Territory: "In relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State.";
- k) the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- l) the term "Capacity" means the combination of frequency per week and (the configuration of) the type of aircraft used on the route offered to the public by the Designated Airline;
- m) the term "European Union Member State" means a state that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- n) the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
- o) the term "the Netherlands" means:
 - (i) the European part of the Netherlands; and
 - (ii) the Caribbean part of the Netherlands;
- p) the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originating from the Caribbean part of the Netherlands.

2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

CHAPTER II

OBJECTIVES

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of International Air Service by the Designated Airline(s) of the other Party:
 - a) the right to fly across its Territory without landing;
 - b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
 - c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's Airline(s) to participate in air transportation between points in the Territory of the other Party (cabotage).
3. The Airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1, under a and b, of this Article.

Article 3

Designation and Authorization

1. Either Party shall have the right to designate, in writing through diplomatic channels to the other Party, an Airline or Airlines to operate International Air Services with any type of Aircraft in any configuration on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. Upon receipt of such a notification, each Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:
 - a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Netherlands under the Treaty on the European Union and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.
 - b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality.
 - c) in the case an Airline is designated by the Dominican Republic:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Dominican Republic and has a valid operating licence in accordance with Dominican Law; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the State responsible for issuing its Air Operator's certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by nationals of such a State, and that:
 - d) the Government designating the Airline(s) is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.
 - e) the Designated Airline(s) is/are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Service by the Party considering the application or applications.
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article a Designated Airline may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. Each Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Party, when:
 - a) in the case an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is not established in the Territory of the Netherlands under the Treaty on the European Union or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.
 - b) in the case an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Netherlands; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality.

- (i) the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating licence in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or maintained by the Netherlands; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality.
- c) in the case an Airline is designated by the Dominican Republic:
- (i) the Airline is not established in the Territory of the Dominican Republic or does not have a valid operating licence in accordance with Dominican law; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the State and/or by nationals of such a State.
- d) in case that Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 13 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- e) in case the other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 15 (Safety) of this Agreement;
- f) in the event such Airline has failed to qualify before the Aeronautical Authorities of the Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;
- g) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III

COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Tariff

1. Each Party shall allow Tariffs for air transportation to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory Tariffs or practices;
- b) protection of consumers from Tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of Airlines from Tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Either Party may require notification or filing of any Tariff to be charged by the Designated Airline or Airlines of the other Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph 3 of this Article.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Tariff charged or proposed to be charged by a) an Airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or b) an Airline of one Party for international air transportation between the Territory of the other Party and any other country.

4. If either Party considers any such Tariff inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a Tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the new Tariff shall neither take effect nor continue to be in effect.

Article 6

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:
 - a) to establish, in the Territory of the other Party, offices for the promotion and sale of air transportation and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b) to engage, in the Territory of the other Party, directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services;
 - c) to sell such Air Services and ancillary or supplemental services, and any person shall be free to purchase such transportation or services in any currency.
2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain, in the Territory of the other Party, its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation and ancillary or supplemental services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be met by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.
4. Subject to the laws and regulations of each Party, and the Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in ICAO Annex 6 and 17 and including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union law, each Designated Airline shall have the right to perform its own ground-handling in the Territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents or Airlines, for such services in whole or in part. The right shall be subject to physical and other constraints resulting from considerations of airport safety. When the laws, regulations, internal rules, contractual rules or obligations of a Party, impede self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all Designated Airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
5.
 - a) In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of one Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements including, but not limited to blocked-space, codesharing and leasing arrangements, with:
 - (i) the Designated Airline(s) of the same Party;
 - (ii) the Designated Airline(s) of the other Party, including domestic codeshare;
 - (iii) the Designated Airline(s) of a third country;
 - (iv) a cargo surface transportation provider of any country.
 - b) The operating Airline(s) involved in the cooperative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.
 - c) All marketing Airlines involved in the cooperative arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.
 - d) The total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Party designating that Airline.
 - e) When holding out services for sale under such arrangements, the concerned Airline or its agent shall make clear to the purchaser, at the point of sale, which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.
 - f) These provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.
6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the Designated Airline(s) and indirect providers of air transportation of either of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ, in connection with international air transportation, any surface transportation for passengers, baggage, cargo and mail to or from any points in the Territory of either of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo and mail in bond under applicable laws and regulations.
7. Such passengers, baggage, cargo and mail, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The Designated Airline(s) may choose to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers and shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

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

Article 7

Change of Aircraft

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

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

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

Article 8

Fair Competition

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

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

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

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

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

Taxes, Customs Duties and Charges

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

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

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

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

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

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

Article 10

User charges

The fees and duties applied to the use of airports, their facilities and other facilities and services, as well as any charges for the use of air navigation, communication and services facilities, shall be established in accordance with the laws and regulations of each Party.

They shall not be imposed on the airlines of the other Party, charges higher than those imposed on their own airlines that operate similar international services (principle of non-discrimination, Article 15 to the Convention on International Civil Aviation).

Article 11

Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international air transportation shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated. However, this does not apply to the sales of Air Services by the Designated Airline(s) of one Party or its agents in the Territory of the other Party, which sales shall, in conformity with local fiscal legislation, be subject to the same conditions applicable to other Airlines selling Air Services in the Territory of the other Party.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by moveable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the Designated Airline is situated.

3. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business, a cooperative marketing arrangement or an international operating agency.

4. If an agreement between the Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital in which air transport is addressed envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1-4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income and on capital shall be applicable.

Article 12

Transfer of Funds

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be entitled to transfer, from the Territory of sale to their home Territory the excess, in the Territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of Air Services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The Designated Airline(s) of each Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into any currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

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

CHAPTER V
REGULATORY PROVISIONS

Article 13

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Party.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in transit across the Territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither of the Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and Air Services and associated facilities under its control.
5. Each Party shall, upon request of the other Party supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 14

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Party, and still valid, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

Article 15

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Party on services to or from the Territory of the other Party may, while within the Territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

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

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

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

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

Article 16

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any civil aviation security agreement that becomes binding on both Parties.

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

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

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the civil aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Each Party shall require that its Airlines and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party agrees that its Airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 of this Article required by the other Party for entry into the Territory of that other Party. For departure from, or while within, the Territory of the Netherlands, Airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the Territory of the Dominican Republic, Airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in the Dominican Republic. Each Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft Stores prior to and during boarding or loading, and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that security provisions required by the other Party for departure from and while within the Territory of that other Party must be observed. Each Party shall also act favourably upon any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its Territory. Where possible, that Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the rights of a Party to refuse entry into its Territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security. A Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Party.

7. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

8. Each Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Party. Such Consultations shall take place within thirty (30) days of that request. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from provisions of this Article, that Party may request immediate consultations with the other Party. Failure to reach a satisfactory resolution within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an Airline or Airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

CHAPTER VI

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 17

Timetable

Neither Party shall require the filing of schedules, programs for flights or operational plans by Designated Airline(s) of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of Article 8 (Fair Competition) of this Agreement or as may be specifically authorized in the Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on Designated Airlines of the other Party.

Article 18

Charter/Non-scheduled flights

1. Each Party shall grant, under the principle of reciprocity, authorization without delay to the Airlines duly authorized by the other Party, to perform non-scheduled or charter operations, in accordance with the national regulation of the Parties and the provisions of this Agreement.

2. The provisions relating to the application of laws, safety standards, certificates and licences, aviation security, customs duties and other charges, charges for airports and aviation facilities and services, airline representatives, ground handling, sales and transfer of funds, taxation and consultations of this Agreement apply as well to charters and other non-scheduled flights operated by Airlines of one Party into or from the Territory of the other Party and to the Airline operating such flights.

Article 19

Consultation and Amendment

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

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

3. Any amendment to this Agreement and to note 2 of the Annex shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article, any amendment to the Route Schedule in the Annex and to Note 1 of the Annex to this Agreement, may be agreed upon by the Aeronautical Authorities

of the Parties, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall enter into force on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the Annex.

Article 20

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by bilateral negotiations.
2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Party. Each of the Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators.
3. The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 21

Duration and Termination

1. Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement.
2. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 23

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

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

Article 24

Applicability of this Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands as well as to the Territory of the Caribbean part of the Netherlands.

Article 25

Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Parties have informed each other in writing that the formalities and constitutional requirements in their respective countries have been complied with.
2. The Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Dominican Republic for Air Services between and beyond their respective Territories of 15 December 1998, signed at Santo Domingo, shall cease to have effect on the date of entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement,

DONE in Santo Domingo on 13 May 2019, in two original copies, in the English, Dutch and Spanish language, all texts being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English version shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands,

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

For the Dominican Republic,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Annex:

Route schedule

Route Schedule

1. **For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:**
All points in The Netherlands (including Bonaire, Sint Eustatius and Saba) – All Intermediate points – All points in the Dominican Republic – All points beyond.
2. **For the Designated Airline(s) of the Dominican Republic:**
All points in the Dominican Republic – All Intermediate points – All points in The Netherlands (including Bonaire, Sint Eustatius and Saba) – All points beyond.

Note 1:

Each Airline may on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) terminate any or all of their services in the Territory of the other Party;
- c) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- d) serve intermediate and beyond points and points in the Territories of the Parties in any combination and in any order;
- e) omit stops at any point or points;
- f) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- g) serve points behind any point in its Territory with or without Change of Aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- h) make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Party;
- i) carry transit traffic through the other Party's Territory; and
- j) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originate, without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that any service either begins or terminates in the Territory of the country designating the Airline(s).

Note 2:

The Designated Airline(s) of a Party shall be allowed to exercise traffic rights between all points included in its route schedule and the Territory of the other Party.

Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Dominicana para los servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios

PREÁMBULO

El Reino de los Países Bajos

y

la República Dominicana, en lo sucesivo se les conocen como las Partes;

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

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando asegurar el más alto nivel de seguridad y de protección en el Servicio Aéreo Internacional;

Deseando concluir un Acuerdo que sustituya al Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Dominicana de Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios, firmado en Santo Domingo 15 de diciembre de 1998;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Artículo 1

Definiciones

1. Para los propósitos del presente Acuerdo:

- a) el término «Autoridades Aeronáuticas» significa para el Reino de los Países Bajos, el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua; y, para la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil;
- b) los términos «Servicio Acordado» y «Ruta Especificada» significan el Servicio Aéreo Internacional conforme este Acuerdo y la Ruta Especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
- c) el término «Acuerdo» significa este Acuerdo, su Anexo, así como cualquier enmienda al presente Acuerdo o al Anexo;
- d) los términos «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional», «Aerolínea» y «escala para fines no comerciales» tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;
- e) el término «Cambio de Aeronave» significa la operación de uno de los Servicios Acordados por una Aerolínea Designada, de tal forma que uno o más sectores de la Ruta Especificada sean operados con diferentes tipos de aeronaves;
- f) el término «el Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los anexos o del Convenio, de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para, o hayan sido ratificados por ambas Partes;
- g) el término «Aerolínea Designada» significa la Aerolínea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo;
- h) el término «Provisiones» significan artículos de naturaleza fácilmente consumible, para utilizar o vender a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los alimentos;
- i) el término «Tarifa» significa cualquier cantidad, excluyendo impuestos gubernamentales, que cargue o vaya a cargar la Aerolínea, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
 - i) las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de una Tarifa; y
 - ii) los cargos y condiciones para cualesquiera de los servicios auxiliares a dicho transporte, que son ofrecidos por la Aerolínea;
- j) en el caso del Reino de los Países Bajos, los términos «Soberanía» y «Territorio», con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y el artículo 2 del Convenio; en el caso de la República Dominicana, los términos «Soberanía» y «Territorio», con relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y el artículo 2 del Convenio. Soberanía: «Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». Territorio: «Con relación a un Estado designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado.»;

- k) el término «Cargos al Usuario» significa un cargo aplicado a las Aerolíneas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de protección de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones afines;
- l) el término «Capacidad» significa la combinación de la frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la Aerolínea Designada;
- m) el término «Estado miembro de la Unión Europea» significa un Estado que es ahora o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- n) el término «parte caribeña de los Países Bajos» significa las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
- o) el término «Países Bajos» significa:
 - i) la parte europea de los Países Bajos; y
 - ii) la parte caribeña de los Países Bajos;
- p) el término «residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» significa residentes con nacionalidad del Reino de los Países Bajos, originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.

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

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte, salvo que se especifique lo contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la operación del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte:
 - a) el derecho a sobrevolar su Territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho a hacer escalas en su Territorio para fines de tráfico no comerciales; y
 - c) mientras se opere un Servicio Acordado en una Ruta Específica, el derecho de hacer escalas en su Territorio para los fines de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación.
2. Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará como concesión del derecho a la(s) Aerolínea(s) de una Parte a participar en transporte aéreo entre puntos del Territorio de la otra Parte (cabotaje).
3. Las Aerolíneas de cada Parte, además de las designadas bajo el artículo 3 (Designación y autorización) de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el párrafo 1, incisos a) y b) de este artículo.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, mediante la vía diplomática, a la otra Parte, una Aerolínea o Aerolíneas para operar Servicios Aéreos Internacionales con cualquier tipo de aeronave en cualquier configuración en las rutas especificadas en el Anexo y sustituir una Aerolínea por otra Aerolínea designada previamente.
2. Tras la recepción de dicha notificación, cada Parte concederá sin retraso a la(s) Aerolínea(s) así designada(s) por la otra Parte, las correspondientes autorizaciones de explotación conforme a las disposiciones de este artículo, a menos que no se cumpla que:
 - a) en el caso de una Aerolínea de la parte europea de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) que la Aerolínea esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud del Tratado de la Unión Europea y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; y
 - ii) que el control regulatorio efectivo de la Aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de emitir su certificado de operador aéreo y que la Autoridad Aero-náutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii) que la Aerolínea sea propiedad, directamente o través de propiedad mayoritaria, y esté efectivamente controlada por un Estado miembro de la Unión Europea o por la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de esos Estados.
 - b) en el caso de una Aerolínea de la parte caribeña de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) que la Aerolínea esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con la legislación apropiada de la parte caribeña de los Países Bajos;

- ii) que los Países Bajos ejerzan y mantengan un control regulatorio efectivo de la Aerolínea; y
 - iii) que la Aerolínea sea propiedad, directamente o través de propiedad mayoritaria, y esté efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad holandesa.
- c) en el caso de que una Aerolínea designada por la República Dominicana:
- i) que la Aerolínea esté establecida en el Territorio de la República Dominicana y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes dominicanas; y
 - ii) que el control regulatorio efectivo de la Aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado responsable de emitir su certificado de operador aéreo y que la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii) que la Aerolínea sea de propiedad directa o través de la propiedad mayoritaria y esté efectivamente controlada por nacionales de dicho Estado,
- y que:
- d) el Gobierno que designe a la(s) Aerolínea(s) mantenga y administre las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad) y el artículo 16 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.
 - e) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) esté(n) calificada(s) para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de Servicio Aéreo Internacional por la Parte que considere la solicitud o solicitudes.

3. Una vez recibida la autorización de explotación del párrafo 2 del presente artículo, una Aerolínea Designada podrá comenzar a operar los servicios en parte o en su totalidad, siempre y cuando cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4

Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de negar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación de una Aerolínea designada por la otra Parte, cuando:
- a) en el caso de una Aerolínea de la parte europea de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud del Tratado de la Unión Europea o no tenga una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por un Estado miembro de la Unión Europea responsable de expedir su certificado de operador aéreo o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - iii) la Aerolínea no sea de propiedad, directamente o a través de la propiedad mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por un Estado miembro de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de esos Estados.
 - b) en el caso de una Aerolínea de la parte caribeña de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i) la Aerolínea no esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por los Países Bajos; o
 - iii) la Aerolínea no sea propiedad, directamente o través de la propiedad mayoritaria, o no esté controlada por los residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad holandesa.
 - c) en el caso de una Aerolínea designada por la República Dominicana:
 - i) la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de la República Dominicana o no tenga licencia de explotación válida de conformidad con las leyes dominicanas; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por el Estado responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté identificada claramente en la designación; o
 - iii) la Aerolínea no sea propiedad directamente o a través de la propiedad mayoritaria y no esté controlada efectivamente por el Estado o por nacionales de dicho Estado.
 - d) en el caso de que dicha Aerolínea no cumpla con las leyes y reglamentos contemplados en el artículo 13 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;
 - e) en el caso de que la otra Parte no mantenga ni administre las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad) del presente Acuerdo;
 - f) en el caso de que dicha Aerolínea no cumpla con los requisitos de calificación ante las Autoridades Aeronáuticas de otra la Parte que evalúan la autorización, conforme con las leyes y reglamentos que normal y razonablemente son aplicados a la operación de Servicios Aéreos Internacionales por estas autoridades, de conformidad con el Convenio;
 - g) en el caso de que la Aerolínea deje de operar de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar incumplimientos adicionales de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, los derechos establecidos por el presente artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte. A menos que se acuerde lo contrario por las Partes, tales consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este artículo no limita los derechos de cualquier Parte a negar, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES COMERCIALES

Artículo 5

Tarifas

1. Cada Parte deberá permitir que las Tarifas del transporte aéreo sean establecidas por cada Aerolínea Designada, basándose en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a:

- a) la prevención de Tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b) la protección a los consumidores de Tarifas que sean injustificadamente elevadas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- c) la protección a las Aerolíneas de Tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de cualquiera Tarifa que cargue o se proponga cargar la Aerolínea Designada o las Aerolíneas Designadas de la otra Parte. Las Tarifas pueden permanecer en vigor a menos que posteriormente sean rechazadas en virtud del siguiente párrafo 3 del presente artículo.

3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para evitar la instauración o la continuación de una Tarifa cargada o que se proponga cargar a) una Aerolínea de cualquier Parte para el transporte aéreo internacional entre los Territorios de las Partes, o b) una Aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el Territorio de la otra Parte y cualquier otro país.

4. Si cualquiera de las Partes considera que cualquier Tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte de las razones de su descontento, tan pronto como sea posible. Estas consultas se celebrarán en un plazo máximo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes deberán cooperar para conseguir la información necesaria para la resolución razonable del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a una Tarifa sobre la cual se haya presentado un aviso de desacuerdo, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner ese acuerdo en vigor. Sin tal acuerdo mutuo, la nueva Tarifa no entrará ni continuará en vigor.

Artículo 6

Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte:

- a) establecer, en el Territorio de la otra Parte, oficinas para la promoción y venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios (incluyendo el derecho a vender y expedir cualquier boleto o conocimiento aéreo, tanto sus propios boletos o conocimientos aéreos como los de cualquier otra Aerolínea), así como otras instalaciones necesarias para el suministro de transporte aéreo;
- b) participar, en el Territorio de la otra Parte, directamente y, según su criterio, por medio de sus agentes, u otras Aerolíneas en la venta del transporte aéreo y servicios auxiliares o suplementarios;
- c) vender dichos Servicios Aéreos y servicios auxiliares o suplementarios, y cualquier persona tendrá libertad de comprar tal transporte o servicios en cualquier moneda.

2. Se permitirá a las Aerolíneas Designadas de cada Parte que traigan y mantengan sus empleados gerenciales, comerciales, operacionales y técnicos, tal y como sea requerido en conexión con la provisión del transporte aéreo y los servicios auxiliares o suplementarios.

3. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la Aerolínea Designada, cubrirse con personal propio o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o Aerolínea que operen en el Territorio de la otra Parte, autorizados para prestar dichos servicios en el Territorio de esa Parte.

4. Sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte, y a las normas y prácticas recomendadas (SARPs) establecidas en el Anexo 6 y 17 de la OACI, incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, la legislación de la Unión Europea, cada Aerolínea Designada tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el Territorio de la otra Parte («auto asistencia») o, a su elección, a seleccionar entre agentes o Aerolíneas competidores para tales servicios en su totalidad o en parte. El derecho estará sujeto a restricciones físicas y de otro tipo que resulten de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando las leyes, reglamentos, normas internas, reglas u obligaciones contractuales de una Parte impidan la auto asistencia, los servicios de tierra estarán disponibles en igual de condiciones para todas las Aerolíneas Designadas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados, y dichos servicios serán comparables con el tipo y la calidad de los servicios como si la auto asistencia fuera posible.

5. a) Al operar u ofrecer los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Aerolínea Designada de una Parte podrá celebrar en acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa incluidos, sin limitación, bloqueo de espacio, código compartido y arrendamiento de aeronaves con:
- i) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la misma Parte;
 - ii) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte, incluyendo las de código compartido nacional;
 - iii) la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de un tercer país;
 - iv) un proveedor de transporte de carga terrestre de cualquier país.
- b) La(s) Aerolínea(s) operadoras involucradas en los acuerdos de comercialización cooperativa deberá mantener los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de ruta y los derechos de Capacidad y cumplir los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.
- c) Todas las Aerolíneas comerciales involucradas en los acuerdos de cooperación mantendrán los derechos de ruta subyacentes y cumplirán los requisitos normalmente aplicables a dichos arreglos.
- d) La Capacidad total operada por los Servicios Aéreos realizados en virtud de dichos acuerdos se tomará en cuenta solo en relación con los derechos de Capacidad de la Parte que designa a la(s) Aerolínea (s) operadora(s). La Capacidad ofrecida por la(s) Aerolínea(s) comercializadora(s) de dichos servicios no se tomará en cuenta en relación con el derecho de Capacidad de la Parte que designa a esa Aerolínea.
- e) Cuando se ofrezcan servicios a la venta en virtud de dichos acuerdos, la Aerolínea en cuestión o su representante aclarará al comprador, en el punto de venta, cuál Aerolínea será la Aerolínea operadora en cada sector del servicio y la Aerolínea con la cual el comprador está celebrando una relación contractual.
- f) Estas previsiones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y carga.

6. Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) y a los proveedores indirectos de transporte aéreo de cualquiera de las Partes se les permitirá, sin restricciones, contratar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier servicio de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el Territorio de cualquiera de las Partes o en terceros países, incluyendo el transporte desde y hacia todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, e incluyendo, cuando proceda, el derecho a transportar carga y correo en depósito bajo las leyes y reglamentos aplicables.

7. Tales pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sean transportados vía terrestre o por vía aérea, tendrán acceso al proceso aduanero y las instalaciones del aeropuerto. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) puede(n) optar por realizar su propio transporte terrestre o proveerlo a través de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluyendo el transporte terrestre operado por otras Aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Dichos servicios intermodales podrán ser ofrecidos mediante un precio único por el transporte combinado aéreo y terrestre, sujeto a que los pasajeros y los expedidores no sean desinformados acerca de los hechos concernientes a tal transporte.

8. Las actividades mencionadas en el presente artículo se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte. En el caso de la parte Europea de los Países Bajos incluye las leyes aplicables de la Unión Europea.

Artículo 7

Cambio de aeronave

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Aerolínea Designada puede suministrar transporte aéreo internacional sin limitaciones de cambio en cualquier punto de la Ruta Especifica, del tipo o número de la aeronave operada, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el Territorio de la Parte que ha designado a la Aerolínea y, en la dirección entrante el transporte al Territorio de la Parte que ha designado a la Aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

2. A los efectos de operaciones de Cambio de Aeronaves, una Aerolínea Designada puede utilizar su propio equipo y, conforme a las regulaciones nacionales, arrendar equipos, y puede operar bajo acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa con otra(s) Aerolínea(s).

3. Una Aerolínea Designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones con Cambio de Aeronaves.

Artículo 8

Competencia leal

1. Cada Parte dará oportunidades justas e iguales a cada Aerolínea Designada de competir en la prestación del transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que afecten adversamente la posición competitiva de una Aerolínea Designada de la otra Parte.

3. Cada Parte permitirá que cada Aerolínea Designada determine la frecuencia y la Capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece según las consideraciones comerciales del mercado. De acuerdo con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo de aeronave(s) operada(s) por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte, a menos que sea necesario por razones de aduana, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes y compatibles con el artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna de las Partes impondrá a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte un requisito de primera denegación, un coeficiente de vuelos, una tasa para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la Capacidad, frecuencia o tráfico, que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

CAPITULO IV

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 9

Impuestos, derechos y cargos aduaneros

1. Las aeronaves que operan en los Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, Provisiones así como material publicitario y promocional mantenidos a bordo de dichas aeronaves, sobre la base de la reciprocidad, quedarán exentos de todos los derechos de aduana, de tasas de inspección y derechos y cargos similares nacionales o locales, al entrar en el Territorio de la otra Parte, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Con relación al equipo regular, repuestos, suministro de combustibles y lubricantes y las Provisiones introducidas en el Territorio de una Parte por, o en nombre de una Aerolínea Designada de la otra Parte y destinados exclusivamente para su uso a bordo de dicha aeronave, mientras se operan los Servicios Aéreos Internacionales, no se aplicará ningún impuesto y cargo, incluyendo impuestos aduanales y tasas de inspección impuestas en el Territorio de la primera Parte, aun cuando dichos suministros sean utilizados en las partes del vuelo realizadas sobre el Territorio de la Parte donde hayan sido tomados a bordo.

Es posible que se requiera que los artículos mencionados anteriormente se mantengan bajo control aduanero. Las disposiciones de este párrafo no pueden interpretarse de tal manera que una Parte pueda ser sometida a la obligación de reembolsar los aranceles de aduana que ya se han aplicado a los artículos mencionados anteriormente.

3. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduanales y otros impuestos similares.

4. Las exenciones provistas mediante este artículo también estarán disponibles cuando una(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte haya(n) contratado con otra Aerolínea que se beneficie de forma similar de tales exenciones de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el Territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo.

5. Nada de lo expuesto en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, tasas, derechos o cargos al combustible suministrado en el Territorio de la parte Europea de los Países Bajos para el uso en una aeronave de una Aerolínea Designada de la República Dominicana que opere entre un punto en el Territorio de la parte Europea del Reino de los Países Bajos y otro punto en el Territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 10

Cargos al usuario

Los aranceles y derechos que se aplican al uso de los aeropuertos, sus instalaciones y otras instalaciones y servicios, así como los cargos por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicaciones y servicios, se establecerán de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte.

No se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los impuestos a sus propias aerolíneas que operan servicios internacionales similares (principio de no discriminación, artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

Artículo 11

Doble tributación

1. Los ingresos y beneficios de la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional solo serán gravables en el Estado en el que se encuentre el lugar de administración efectiva de la Aerolínea Designada. Sin embargo, esto no se aplica a las ventas de Servicios Aéreos por parte de la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte o su(s) agente(s), en el Territorio de la otra Parte donde las ventas, de conformidad con las leyes fiscales locales, estarán sujetas a las mismas condiciones aplicables a otras Aerolíneas que comercialicen Servicios Aéreos en el Territorio de la otra Parte.

2. El Capital representado por aeronaves operadas en tráfico internacional y por bienes muebles pertenecientes a la operación de dichas aeronaves solo podrá someterse a imposición en el Estado en que se encuentre el lugar de la administración efectiva de la Aerolínea Designada.

3. Las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán también a los ingresos y los beneficios de la participación en un consorcio, una empresa conjunta, un acuerdo de comercialización cooperativa o una agencia internacional de operaciones.

4. Si un acuerdo entre las Partes para evitar la doble imposición sobre los ingresos y sobre el capital y la prevención de la evasión fiscal, en el que se aborda el transporte aéreo, contempla procedimientos diferentes a los mencionados en los párrafos 1-4 de este artículo, se aplicarán las disposiciones del acuerdo para evitar la doble imposición sobre los ingresos y sobre el capital.

Artículo 12

Transferencia de fondos

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte tendrá(n) derecho de transferir, desde el Territorio de venta a su Territorio de origen, el excedente de los ingresos sobre los gastos en el Territorio de venta. Incluidos en dicha transferencia neta deberán estar los ingresos por ventas, hechas directamente o a través de agentes, de los Servicios Aéreos, y los servicios auxiliares o suplementarios, y los intereses comerciales normales obtenidos por dichos ingresos, mientras estén depositados en espera de ser transferidos.

2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte recibirán la aprobación de dicha transferencia en un plazo máximo de treinta (30) días desde la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa oficial de cambio de conversión de moneda local, en la fecha de venta.

3. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte tendrán derecho de efectuar la transferencia efectiva a la recepción de la aprobación.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

Artículo 13

Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos

1. Las leyes, los reglamentos y procedimientos de una Parte relativos a la entrada, estadía o salida de su territorio de una aeronave destinada a Servicios Aéreos Internacionales, o a la operación y navegación de dicha aeronave, deberán ser cumplidos por las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte desde el momento de su entrada y hasta su partida de dicho Territorio.

2. Las leyes, los reglamentos y procedimientos de una Parte relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, autorización de ingreso, aduana y cuarentena deberán ser cumpli-

das por la tripulación o los pasajeros, o para la carga y el correo transportados por aeronaves de la Aerolíneas Designadas de la otra Parte, desde el momento de su entrada y hasta su partida de dicho Territorio.

3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito a través del Territorio de una Parte y sin salir del área del aeropuerto reservada para tal fin deberán estar sujetos a no más de un control simplificado, con excepción de lo relacionado con medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.

4. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia a cualquier otra Aerolínea sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte en la aplicación de sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y Servicios Aéreos y de las instalaciones asociadas bajo su control.

5. Cada Parte, a petición de la otra Parte, suministrará copias de las leyes relevantes, los reglamentos y procedimientos contemplados en el presente Acuerdo.

Artículo 14

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte en reciprocidad, y aun válidos, serán reconocidos por la otra Parte como válidos para explotar los Servicios Acordados en las Rutas Especificadas, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos sobre su Territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a, o convalidados por la otra Parte para sus propios nacionales.

Artículo 15

Seguridad

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento relativas a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, las aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a esa solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente las normas y requisitos de seguridad en cualquier área, de tal manera que estas sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento conforme al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte dichos hallazgos y los pasos que se consideren necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte tomará las acciones correctivas necesarias. Si la otra Parte falla en tomar dicha acción dentro de quince (15) días o en un plazo más largo que haya sido acordado, será motivo para la aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se ha acordado que cualquier aeronave operada por, o bajo acuerdo de arrendamiento, en nombre de la Aerolínea o Aerolíneas de una Parte en los servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre en el Territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, para chequear la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y las condiciones aparentes de la aeronave y sus equipos (inspecciones en rampa), siempre que ello no conlleve a una demora irrazonable.

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

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
- b) serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento efectivo y de aplicación de los estándares de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte que haya llevado a cabo la inspección, para los efectos del artículo 33 del Convenio, tendrá la libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales se hayan emitido o reconocido como válidos el certificado o las licencias relativos a esa aeronave o relativos a la tripulación de la aeronave, o los requisitos bajos los cuales se opera dicha aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el acceso para el fin de realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la Aerolínea o las Aerolíneas de una Parte, de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, sea negado por el representante de esa Aerolínea o Aerolíneas, la otra Parte tendrá la libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente artículo y de llegar a las conclusiones a que se refiere dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte, en el caso en que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, de una serie de inspecciones de rampa, de una negación de acceso para la inspección de rampa, de consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de la Aerolínea.

7. Cualquier acción a cargo de una Parte, de conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente artículo se interrumpirá una vez que la base para la toma de dicha acción deje de existir.

8. Cada Parte deberá vigilar que se proporciona a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) instalaciones de comunicación, aviación y meteorológicas y cualquier otro servicio necesario para la segura operación de los Servicios Acordados.

Artículo 16

Seguridad de la aviación

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones derivados de las leyes internacionales, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita es parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmada en Tokio el 14 de septiembre 1963, la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre 1970, la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre 1971, el Protocolo complementario de Montreal para la supresión de actos ilícitos de violencia en aeropuertos que presten servicios de aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, la Convención sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y cualquier acuerdo sobre seguridad de la aviación civil que se haga vinculante para ambas Partes.

2. Las Partes deberán proporcionarse mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

3. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de terminar el incidente o la amenaza de incidente con rapidez y seguridad.

4. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar en conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación civil establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos del Convenio en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Cada Parte exigirá que sus Aerolíneas y los operadores de los aeropuertos de su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

5. Cada Parte acuerda que requerirá a sus Aerolíneas que observen las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 4 de este artículo requeridas por la otra Parte para la entrada en el Territorio de esa otra Parte. Para la salida desde, o mientras permanezcan en el Territorio de los Países Bajos, se requerirá a las Aerolíneas que observen las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Unión Europea. Para las salidas desde, y mientras permanezcan en el Territorio de la República Dominicana, a las Aerolíneas se les requerirá que observen las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la República Dominicana. Cada Parte se asegurará de que se adopten efectivamente medidas adecuadas de seguridad dentro de su Territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y Provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o carga y de que esas medidas se ajustan a cualquier aumento de la amenaza a la seguridad de la aviación civil. Cada Parte acuerda que deberán ser observadas las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para el despegue desde y mientras se encuentre en el Territorio de esa otra Parte. Cada Parte también actuará favorablemente sobre cualquier solicitud de la otra Parte de medidas de seguridad especial y razonable para afrontar una amenaza determinada.

6. Con plena consideración y respeto mutuo de la soberanía del otro, una Parte podrá adoptar medidas de seguridad para la entrada en su territorio. Siempre que sea posible, esa Parte tomará en cuenta las medidas de seguridad ya aplicadas por la otra Parte y los puntos de vista que la otra Parte puede ofrecer. Cada Parte reconoce, sin embargo, que nada en este artículo limita los derechos de una Parte a rechazar la entrada en

su Territorio de cualquier vuelo o vuelos que a su juicio represente una amenaza para su seguridad. Una Parte podrá tomar medidas de emergencia para hacer frente a una amenaza de seguridad específica. Tales medidas serán notificadas inmediatamente a la otra Parte.

7. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas con el fin de proteger la seguridad del transporte, las Partes afirman que, al considerar las medidas de seguridad, una Parte deberá evaluar los posibles efectos adversos sobre el transporte aéreo internacional y, a menos que esté limitado por la ley, deberá tomar esos factores en cuenta a la hora de determinar cuáles medidas son necesarias y apropiadas para hacer frente a esos problemas de seguridad.

8. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento relativas a las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a esa solicitud. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido las disposiciones del presente artículo, esa Parte podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. Si no se llegara a una solución satisfactoria dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, esto será motivo para suspender, revocar o limitar la autorización de explotación y los permisos técnicos de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte podrá tomar medidas interinas antes de la expiración del plazo de quince (15) días.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

Artículo 17

Horarios

Ninguna de las Partes requerirá la presentación de horarios, programas de vuelos o planes operativos a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte para su aprobación, salvo que sea necesario, sobre una base no-discriminatoria, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del artículo 8 (Competencia leal) del presente Acuerdo o como sea específicamente autorizado en el Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte requiere registros para propósitos informativos, deberá reducir al mínimo las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación sobre los intermediarios del transporte aéreo y sobre las Aerolíneas Designadas de la otra Parte.

Artículo 18

Chárter / Vuelos no regulares

1. Cada Parte otorgará, en virtud del principio de reciprocidad, autorización sin demora a las Aerolíneas debidamente autorizadas por la otra Parte, para realizar operaciones no regulares o chárter, de acuerdo con las regulaciones nacionales de las Partes y las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, normas de seguridad, certificados y licencias, seguridad de la aviación, derechos aduaneros y otros cargos, cargos por las instalaciones y servicios aeroportuarios y de aviación, representantes de Aerolíneas, asistencia en tierra, ventas y transferencia de fondos, gravámenes y consultas de este Acuerdo se aplican también a los chárter y otros vuelos no regulares operados por las Aerolíneas de una Parte en o desde el Territorio de la otra Parte y a la Aerolínea que operará estos vuelos.

Artículo 19

Consultas y enmienda

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

2. Cada Parte podrá solicitar consultas con miras a enmendar el presente Acuerdo o su Anexo. Dichas consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud por la otra Parte, a menos que se acuerde otra cosa. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia.

3. Cualquier enmienda de este Acuerdo y de la nota 2 del Anexo será acordada por las Partes y formalizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Dichas enmiendas entrarán en vigor conforme a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 25 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, cualquier enmienda del Cuadro de Rutas del Anexo y de la nota 1 del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, y confirmada a través de un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en una fecha que será determinada en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 de este artículo no se aplicará en el caso de que se añada al Anexo cualquier derecho de tráfico.

Artículo 20

Solución de controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes en el primer lugar tratarán de resolver su controversia por negociaciones bilaterales.
2. Si las Partes no consiguen llegar a un acuerdo por negociación podrán, a solicitud de cualquier Parte, someter la controversia a un tribunal de tres árbitros, de los cuales uno será nombrado por cada Parte y el tercero será acordado por los dos árbitros antes designados, siempre que ese tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las dos Partes. Cada Parte designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo de cualquier Parte de una nota diplomática de la otra Parte solicitando dicho arbitraje de la controversia y el tercer árbitro debe ser acordado dentro de los siguientes sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no logra designar su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado en el período indicado, el presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá ser requerido por cualquier Parte para designar uno o más árbitros.
3. Las Partes se comprometen a cumplir cualquier decisión tomada bajo el párrafo 2 de este artículo.

CAPITULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 21

Duración y terminación

1. Cualquier Parte podrá en cualquier momento, notificar por escrito a través de canales diplomáticos a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo.
2. Esta notificación deberá ser simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional. En este caso el Acuerdo terminará 12 (doce) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo mutuo entre las Partes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por parte de la otra Parte, dicha notificación se considerará que ha sido recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

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

Artículo 23

Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicables a este Acuerdo.
2. Si entra en vigor un acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes, relativo a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convenio multilateral reemplazarán a las correspondientes disposiciones del presente Acuerdo.
3. Las Partes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para este Acuerdo de la en la sustitución mencionada en el párrafo 2 del presente artículo y acordar las enmiendas de este Acuerdo que exija dicha sustitución.

Artículo 24

Aplicabilidad de este Acuerdo

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo será aplicado en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos, así como en el Territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

Artículo 25

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes se hayan notificado una a la otra por escrito que se han cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales en sus respectivos países.

2. El Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Dominicana de Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios, del día 15 de diciembre de 1998, firmado en Santo Domingo, dejará de estar vigente desde la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo,

HECHO en Santo Domingo en fecha 13 de mayo de 2019, en dos ejemplares originales, en idioma inglés, neerlandés y español, todos los textos siendo igualmente idénticos. En caso de divergencia en la interpretación de este Acuerdo, la versión del texto en inglés prevalecerá.

Por el Reino de los Países Bajos,

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

Por la República Dominicana,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Anexo:

Cuadro de rutas

Cuadro de rutas

1. Para las Aerolínea(s) Designadas del Reino de los Países Bajos:
Todos los puntos en los Países Bajos (incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba) – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en República Dominicana – Todos los puntos más allá.
2. Para la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la República Dominicana:
Todos los puntos en la República Dominicana – Todos los puntos intermedios – Todos los puntos en los Países Bajos (incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba) – Todos los puntos más allá.

Nota 1:

Cualquier Aerolínea podrá en cualquiera o en todos los vuelos, a su discreción:

- a) operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
- b) cancelar cualquiera o todos sus servicios en el Territorio de la otra Parte;
- c) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- d) servir a puntos intermedios y más allá de y a puntos en los Territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e) omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- f) transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- g) servir a puntos anteriores a cualquier punto en su Territorio, con o sin Cambio de Aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios a través de;
- h) realizar escalas en cualquier punto dentro o fuera del Territorio de cualquier Parte;
- i) transportar tráfico en tránsito por el Territorio de la otra Parte; y
- j) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia de su punto de origen,

sin restricción direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho para transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que cualquier servicio comience o termine en el Territorio del país que designa la(s) Aerolínea(s).

Nota 2:

Se debe permitir a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte ejercer derechos de tráfico entre todos los puntos incluidos en su cuadro de ruta y en el Territorio de la otra Parte.

D. PARLEMENT

Het Verdrag, met Bijlage, behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met Bijlage, kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 25, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten in hun respectieve landen is voldaan.

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* juli 2019.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A. BLOK