

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 2019 Nr. 115

---

---

## A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Dominicaanse Republiek, met Bijlagen;  
Santo Domingo, 13 mei 2019*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013271 in de Verdragenbank.

## B. TEKST

### **Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Dominicaanse Republiek**

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao,

en

de Dominicaanse Republiek (hierna „de partijen”),

Partijen 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 regionale en internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering;

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het instellen en exploiteren van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

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

Zijn het volgende overeengekomen:

#### HOOFDSTUK I

#### INLEIDING

#### Artikel 1

#### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag, tenzij anders is omschreven:

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Dominicaanse Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst; wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, de minister verantwoordelijk voor de burgerluchtvaart; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
2. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan luchtdiensten op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
3. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlagen daarbij en alle wijzigingen daarvan;

4. 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;
5. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij“ verstaan een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die is/zijn aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
6. wordt onder „het Verdrag van Chicago“ verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
7. wordt onder „onderdaan“ verstaan, wat de Dominicaanse Republiek betreft, onderdanen van de Dominicaanse Republiek en, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, betreft, onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die op Curaçao geboren zijn of die officieel bij de burgerlijke stand van Curaçao als lokale inwoner zijn ingeschreven;
8. wordt onder „prijs“ verstaan alle tarieven, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agent-schappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht, met inbegrip van elke andere wijze van transport in verband daarmee, van passagiers, bagage en/of vracht en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
9. voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, met betrekking tot Curaçao, 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.“;
10. wordt onder „gebruikersheffing“ verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaart- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
11. wordt onder „capaciteit“ verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van het Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal vluchten, stoelen en ton vracht die op een markt worden aangeboden, hetzij wekelijks hetzij gedurende een andere gespecificeerde termijn;
12. wordt onder „ICAO“ verstaan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## HOOFDSTUK II

### DOELSTELLINGEN

#### Artikel 2

##### *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van 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 anders dan voor verkeersdoeleinden; en
  - c. de rechten die elders zijn omschreven in dit Verdrag.
2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij, anders dan die aangewezen uit hoofde van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten tevens de rechten die omschreven zijn in het eerste lid, onderdelen a en b, van dit artikel.
3. Geen van de bepalingen van dit Verdrag wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij tegen vergoeding of beloning passagiers, vracht of post op te nemen bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.
4. Het uitoefenen van vijfde- en zesde vrijheidsverkeersrechten dient te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen en kan in een overeenkomst worden afgesproken.
5. Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door luchtvaartmaatschappijen van de Dominicaanse Republiek uit tussen Curaçao en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba)); tussen Curaçao en Sint Maarten; en tussen Curaçao en Aruba.

## Artikel 3

### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke partij heeft het recht, langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving door hun luchtvaartautoriteiten aan de andere partij, een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten en een aanwijzing in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen, verleent de andere partij de desbetreffende exploitatievergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
  - a. de aangewezen luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
  - b. de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening heeft op het grondgebied van de aanwijzende partij;
  - c. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanwijzing(en) ontvangt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten; en
  - d. de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst de in artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast.
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 van vergunningen*

1. Elke partij heeft het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag vermelde vergunningen voor een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren en deze in te trekken, te schorsen of hieraan voorwaarden te verbinden, hetzij tijdelijk, hetzij permanent, wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij verzuimt te voldoen aan de bepalingen van het tweede lid van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en van artikel 13 (Toepassing van wetten) van dit Verdrag.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de bepalingen van het tweede lid van artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) en van artikel 13 (Toepassing van wetten) van dit Verdrag, worden de bij dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten overeenkomstig artikel 18 (Overleg) van dit Verdrag.

## HOOFDSTUK III

### COMMERCIEËLE BEPALINGEN

## Artikel 5

### *Commerciële activiteiten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft/hebben het recht op het grondgebied van een andere partij zowel online als offline kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft/hebben het recht, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij inzake binnenkomst, verblijf en werk, leidinggevend, commercieel, technisch, operationeel alsmede ander gespecialiseerd personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij voor het verzorgen van luchtdiensten.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij worden voorzien door hun eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of aangewezen luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen voor andere aangewezen luchtvaartmaatschappijen.
4. De geldende wet- en regelgeving van de andere partij is op de vertegenwoordigers en het personeel van toepassing en in overeenstemming met deze wet- en regelgeving:

- a. verleent elke partij, op basis van wederkerigheid en met een zo gering mogelijke vertraging, de noodzakelijke werkvergunningen, bezoekersvisa of overige soortgelijke documenten aan de in het tweede lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
- b. vergemakkelijkt en bespoedigt elke partij de vereiste werkvergunningen voor medewerkers die bepaalde tijdelijke taken verrichten.

5. Met inachtneming van de van toepassing zijnde veiligheidsbepalingen, met inbegrip van de Normen en Aanbevolen Werkwijzen („SARPs”) vervat in de ICAO-Bijlagen 6 en 17, heeft/hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) het recht zelf hun gronddiensten te verrichten op het grondgebied van de andere partij („self-handling”) of, naar keuze, voor al deze diensten of een deel daarvan een agent te kiezen van een concurrent. De rechten zijn uitsluitend onderworpen aan de interne regels van de partijen en aan fysieke beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens of de veiligheid van de luchtvaart. 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 alle luchtvaartmaatschappijen; 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.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) mag/mogen zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar/hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere partij. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit luchtvervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta.

7. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële samenwerkingsregelingen aangaan, zoals joint ventures, onderling vast af te nemen plaatsen of code-sharing met:

- i. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk van de partijen;
- ii. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- iii. een aanbieder van vervoer over land en/of zee in elk land;

op voorwaarde dat:

1. alle luchtvaartmaatschappijen die aan dergelijke regelingen deelnemen de vereiste bevoegdheden hebben;
2. alle luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn; en
3. de partijen overeenkomen de noodzakelijke maatregelen te nemen om te waarborgen dat consumenten volledig op de hoogte en beschermd zijn met betrekking tot vluchten met een gedeelde vluchtcode naar of van hun grondgebied en dat de passagiers ten minste worden voorzien van de noodzakelijke informatie op een van de volgende wijzen:
  - i. mondeling en, indien mogelijk, schriftelijk op het moment van boeken;
  - ii. geschreven op de routebeschrijving bij het ticket of op een ander document dat het ticket vervangt, zoals een schriftelijke bevestiging, met inbegrip van informatie over met wie contact kan worden opgenomen in geval van problemen. Daarnaast dient duidelijk te worden vermeld welke luchtvaartmaatschappij aansprakelijk kan worden gesteld bij schade.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij mag/mogen gebruikmaken van luchtvaartuigen die, al dan niet met bemanning, worden geleast van een andere maatschappij, met inachtneming van de wetten en voorschriften van de partijen.

## Artikel 6

### *Gebruikersheffingen*

1. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen die worden gebruikt voor vergelijkbare internationale luchtdiensten.
2. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij worden opgelegd door de bevoegde lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet discriminatoir te zijn.
3. Elke partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde autoriteiten op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van haar diensten en voorzieningen.
4. Geen van de partijen wordt bij procedures voor de regeling van geschillen uit hoofde van artikel 19 (Regeling van geschillen) van dit Verdrag geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij:
  - a. zij nalaat de heffing of praktijk waarop een klacht van de andere partij betrekking heeft binnen een redelijke termijn te toetsen; of
  - b. zij na deze toetsing nalaat alle maatregelen te nemen die in haar vermogen liggen om een heffing of praktijk die onverenigbaar is met dit artikel ongedaan te maken.

## Artikel 7

### *Capaciteit*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen.
2. Geen van de partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmaat van een dienst, of de typen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen geëxploiteerde luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane en andere inspectiediensten van de overheid, techniek of exploitatie uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

## Artikel 8

### *Eerlijke concurrentie*

Elke luchtvaartmaatschappij:

- a. wordt in de gelegenheid gesteld op eerlijke en gelijke wijze te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft, en in overeenstemming met de mededingingswetgeving van de partijen;
- b. tref maatregelen ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij nadelig beïnvloeden.

## Artikel 9

### *Prijzen*

1. Prijzen die uit hoofde van dit Verdrag voor luchtdiensten worden berekend mogen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) vrij worden vastgesteld en hoeven niet te worden goedgekeurd. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
  - a. het voorkomen van discriminatoire praktijken of prijzen;
  - b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie;
  - c. het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssteun of -subsidie.
2. Elke partij kan verlangen dat in rekening gebrachte prijzen voor vluchten naar of van haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht van of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. Een dergelijke kennisgeving of indiening door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen kan verlangd worden uiterlijk op het tijdstip waarop de prijs wordt aangeboden, ongeacht de vorm waarin de prijs wordt aangeboden, hetzij elektronisch hetzij anderszins.

## HOOFDSTUK IV

### FINANCIËLE BEPALINGEN

## Artikel 10

### *Douanerechten*

1. Elke partij stelt op basis van wederkerigheid een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij in de ruimst mogelijke mate die haar nationale wetgeving toestaat vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale rechten en heffingen, die niet gebaseerd zijn op de kosten van de bij aankomst verleende diensten, op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische voorraadvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale uitrustingsstukken, boordproviand en andere artikelen zoals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en bestemd is voor gebruik of uitsluitend wordt gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van deze andere partij die de overeengekomen diensten uitvoert.
2. De in dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:

- a. die door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij op het grondgebied van de partij zijn binnengebracht;
  - b. die bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere partij aan boord van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij blijven; of
  - c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij op het grondgebied van de andere partij en die bestemd zijn voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten,
- ongeacht of dergelijke goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de partij die de vrijstelling verleent, mits de eigendom van dergelijke goederen niet op het grondgebied van genoemde partij wordt overgedragen.

3. Normale boorduitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide partijen mogen op het grondgebied van de andere partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

#### Artikel 11

##### *Belastingheffing*

1. Inkomsten of voordelen uit de exploitatie van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationale luchtdiensten alsmede de te leveren goederen en diensten zijn belastbaar overeenkomstig de wetgeving van elk van de partijen.
2. Belastingen die door de bevoegde belastingautoriteiten van een partij worden opgelegd zijn op basis van non-discriminatie en gelijke voorwaarden van toepassing op de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.
3. Indien er tussen de partijen een bijzonder verdrag is gesloten tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot het inkomen en het vermogen, hebben de bepalingen van dat verdrag voorrang.

#### Artikel 12

##### *Overmaking van gelden*

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag van de plaatselijk verkregen inkomsten uit de verkoop van luchtdiensten en daarmee samenhangende activiteiten die rechtstreeks verband houden met luchtdiensten te wisselen en naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties en overmakingen op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking doet.

### HOOFDSTUK V

#### BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

#### Artikel 13

##### *Toepassing van wetten*

1. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij dienen haar wetten en voorschriften met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met luchtvaartuigen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij.
2. Bij binnenkomst op, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van de ene partij, dienen haar wetten en voorschriften inzake de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inkleding, beveiliging van de luchtvaart, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postreglementen) te worden nageleefd door of namens de passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij.

3. Geen van de partijen begunstigt haar eigen of een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij die soortgelijke internationale luchtdiensten verricht bij de toepassing van haar voorschriften inzake immigratie, douane, quarantaine en soortgelijke voorschriften.

#### Artikel 14

##### *Veiligheid*

1. Elke partij erkent, ten behoeve van de exploitatie van de luchtdiensten voorzien in dit Verdrag, als geldig bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de andere partij en nog van kracht, mits de vereisten voor deze bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die kunnen worden vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago. Elke partij kan evenwel voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied weigeren de geldigheid te erkennen van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere partij ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard.

2. Elke partij kan verzoeken om overleg over de veiligheidsnormen die door de andere partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartvoorzieningen, bemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen. Dergelijk overleg vindt plaats overeenkomstig artikel 18 (Overleg) van dit Verdrag.

3. Indien, na dergelijk overleg, een partij oordeelt dat de andere partij op de gebieden bedoeld in het tweede lid van dit artikel 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 kunnen zijn vastgesteld, wordt de andere partij in kennis gesteld van dit oordeel en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen, en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen binnen een overeengekomen termijn. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken of te schorsen, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen.

4. Ingevolge artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wordt gebruikt voor diensten naar of vanuit het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van een andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een platforminspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging bij de exploitatie van het luchtvaartuig. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt met deze inspectie beoogd de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig, de vergunningen van de bemanning te controleren en te controleren of de uitrusting en de toestand van het luchtvaartuig voldoen aan de normen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld.

5. Wanneer onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van een vlucht door de luchtvaartmaatschappij, behoudt elke partij zich het recht voor de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken.

6. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het vijfde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

7. Onder verwijzing naar het derde lid van dit artikel, dient, indien wordt vastgesteld dat een partij nadat de afgesproken termijn is verstreken nog steeds niet voldoet aan de ICAO-normen, de secretaris-generaal van de ICAO daarvan in kennis te worden gesteld. Laatstgenoemde dient tevens in kennis te worden gesteld wanneer vervolgens tot een bevredigende oplossing van de situatie is gekomen.

#### Artikel 15

##### *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, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burger-

luchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag of protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart die beide partijen naleven.

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

3. De partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de ICAO en aangeduid als de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Elke partij verlangt dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de normen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen waarnaar in dit lid wordt verwezen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van dergelijke exploitanten kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging in acht nemen die door de andere partij zijn voorgescreven voor de binnenkomst op, het vertrek uit en het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en om passagiers, bemanning en bagage en handbagage alsmede vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles te onderwerpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, 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.

6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd, of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die partij verzoeken om onverwijld overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. 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 weigeren, intrekken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunning van een aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij te allen tijde voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

## HOOFDSTUK VI

### PROCEDURELE BEPALINGEN

#### Artikel 16

##### *Goedkeuring van schema's*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een partij dient/dienen haar/hun voorgenomen vluchtschema's ten minste vijftien (15) dagen voor aanvang van de exploitatie van de overeengekomen diensten ter goedkeuring in bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dezelfde procedure is van toepassing bij eventuele wijzigingen daarvan.



2. Voor extra vluchten die een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij wenst uit te voeren op de overeengekomen diensten buiten de goedgekeurde dienstregeling, dient deze luchtvaartmaatschappij vooraf toestemming te vragen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij. Dergelijke verzoeken dienen ten minste vijftien (15) dagen voor het uitvoeren van dergelijke vluchten te worden ingediend.

#### Artikel 17

##### *Statistieken*

De luchtvaartautoriteiten van elke partij voorzien de luchtvaartautoriteiten van de andere partij op verzoek van de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs verlangd kunnen worden.

#### Artikel 18

##### *Overleg*

Elke partij mag te allen tijde verzoeken om schriftelijk overleg over de uitlegging, toepassing, tenuitvoerlegging, wijziging of naleving van dit Verdrag of de Bijlagen daarbij. Dergelijk overleg vangt zo spoedig mogelijk aan, maar niet later dan zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de andere partij het verzoek ontvangt, tenzij anders wordt overeengekomen.

#### Artikel 19

##### *Regeling van geschillen*

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen die ontstaan ingevolge de artikelen 14 (Veiligheid) en 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats door middel van overleg en onderhandeling te regelen.

2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van onderhandeling te regelen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

#### Artikel 20

##### *Wijziging*

1. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 25 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van Bijlage I 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 eerste lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan Bijlage I.

### HOOFDSTUK VII

#### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 21

##### *Multilaterale verdragen*

Indien ten aanzien van beide partijen een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt, hebben de bepalingen van een dergelijk verdrag voorrang. Overleg teneinde te bepalen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op dit Verdrag vinden plaats in overeenstemming met artikel 18 (Overleg) van dit Verdrag.

#### Artikel 22

##### *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. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de ICAO.

2. Dit Verdrag treedt een (1) jaar na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen om middernacht buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn met wederzijdse instemming wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de ICAO.

#### Artikel 23

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en eventuele wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO.

#### Artikel 24

##### *Territoriale toepassing*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag uitsluitend van toepassing op Curaçao.

#### Artikel 25

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

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

GEDAAN in tweevoud, te Santo Domingo op 13 mei 2019, 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, ten behoeve van Curaçao,*

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

*Voor de Dominicaanse Republiek,*

MIGUEL VARGAS MALDONADO

---

#### **Bijlage I**

##### **Routetabel**

1. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Dominicaanse Republiek:

Ervoor gelegen punten	Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	Elk punt in de Dominicaanse Republiek	Elk punt	Curaçao	Elk punt

2. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Curaçao:

Ervoor gelegen punten	Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verder gelegen punten
Elk punt	Curaçao	Elk punt	Elk punt in de Dominicaanse Republiek	Elk punt

3. Terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert of exploiteren, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij of mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten en naar keuze van elke luchtvaartmaatschappij:
  - a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
  - b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
  - c. landingen op een of alle punten overslaan mits de diensten beginnen of eindigen op een punt op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst;
  - d. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes;
  - e. volledige derde- en vierde vrijheidsverkeersrechten uitoefenen; en
  - f. op elk punt van de routetabel stopover-verkeer opnemen of afzetten mits de stopover-tijd op elk punt niet langer is dan zeven (7) dagen.

---

## Bijlage II

### Niet-geregelde vluchten/chartervluchten

1. De luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij heeft/hebben het recht internationale niet-geregelde luchtdiensten uit te voeren met passagiers, vracht of gecombineerd, van en naar een punt of punten op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij met stopovers onderweg, voor dergelijk verkeer op enkele reizen of retourvluchten, zonder dat daarbij sprake is van cabotage verkeersrechten. Chartervluchten met meerdere bestemmingen zijn eveneens toegestaan.
2. Elke luchtvaartmaatschappij die uit hoofde van deze bepaling luchtdiensten verzorgt dient zich te houden aan de wetten, voorschriften en beleidsregels van de partij waarvan het verkeer afkomstig is en van de partij waar het verkeer naartoe gaat.
3. Elke partij verleent op basis van wederkerigheid vroegtijdige goedkeuring aan het uitvoeren van vluchten door chartermaatschappijen die door de andere partij naar behoren zijn gemachtigd.

---

### Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, and the Dominican Republic

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao,

and

the Dominican Republic (hereinafter "the Parties");

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among Airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective Territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in International Air Services;

Have agreed as follows:

#### CHAPTER I

#### INTRODUCTION

#### Article 1

#### *Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless otherwise defined, the term:

- 1) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Dominican Republic, the Civil Aviation Board; in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, the Minister responsible for Civil Aviation; or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions at present exercised by said authorities;

- 2) "Agreed Services" means Air Services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- 3) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- 4) "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;
- 5) "Designated Airline" means an Airline or Airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- 6) "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;
- 7) "National", in the case of the Dominican Republic, means nationals of the Dominican Republic and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are born in Curaçao or are formally registered as local citizens in the municipal registry of Curaçao;
- 8) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo in Air Services, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- 9) in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Curaçao, 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 such State.";
- 10) "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;
- 11) "Capacity" is the amount of services provided under the Agreement, usually measured by the number of flights, seats and tons of cargo offered at a market, weekly or for another specified period;
- 12) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.

## CHAPTER II

### OBJECTIVES

#### Article 2

##### *Grant of Rights*

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of Air Services 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-traffic purposes; and
  - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. 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 paragraphs 1 a) and b) of this Article.
3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the Airline or Airlines of one Party the right to take on board in the Territory of the other Party passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that other Party.
4. The exercise of fifth and sixth freedom traffic rights shall be subject to approval between the Aeronautical Authorities of both Parties and may be agreed upon in an arrangement.
5. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by Airlines of the Dominican Republic between Curaçao and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius and Saba)); between Curaçao and Sint Maarten; and between Curaçao and Aruba.

#### Article 3

##### *Designation and Authorization*

1. Each Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels by their Aeronautical Authorities to the other Party, to designate one or more Airlines to operate the Agreed Services and to withdraw a designation or to substitute another Airline for an Airline previously designated.

2. Upon receipt of such a designation and of applications from the Designated Airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Party shall grant the appropriate authorizations with minimum procedural delay, provided that:
  - a) the Designated Airline is under the effective regulatory control of the designating Party;
  - b) the Designated Airline has its principal place of business in the Territory of the designating Party;
  - c) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application or applications; and
  - d) the Party designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the 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 of Authorization*

1. Either Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an Airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently, in the event that the Designated Airline fails to comply with the provisions of paragraph 2 of Article 3 (Designation and Authorization) and of Article 13 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the provisions of paragraph 2 of Article 3 (Designation and Authorization) and of Article 13 (Application of Laws) of this Agreement, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article 18 (Consultations) of this Agreement.

#### CHAPTER III

##### COMMERCIAL PROVISIONS

#### Article 5

##### *Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Party shall have the right to establish offices, both on-line and off-line, in the Territory of the other Party for the promotion and sale of Air Services.
2. The Designated Airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the Territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of Air Services.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline or Airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Designated Airline operating in the Territory of the other Party and authorized to perform such services for other Designated Airlines.
4. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party and consistent with such laws and regulations:
  - a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 2 of this Article; and
  - b) each Party shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.
5. Subject to the provisions of applicable safety, including the Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in ICAO Annex 6 and 17, the Designated Airline(s) 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 for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to the internal rules of the Parties and to physical constraints resulting from considerations of airport safety or aviation security. 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 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.

6. The Designated Airline(s) may engage in the sale of Air Services in the Territory of the other Party directly and, at the Airline's discretion, through its agents. Each Designated Airline shall have the right to sell such transportation in the currency of that Territory or in freely convertible currencies.

7. To operate or maintain the authorized services in the specified routes, any Designated Airline of either Party may enter into marketing arrangements such as joint ventures, blocked space or code-share agreements with:

- (i) an Airline or Airlines of either Party;
- (ii) an Airline or Airlines of a third country; and
- (iii) a provider of surface transportation in any country;

provided that:

- 1) all Airlines have the necessary authorization in such arrangements;
- 2) all Airlines meet the requirements normally applied to such arrangements; and
- 3) the Parties agree to take the necessary measures to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-share flights made to or from their Territory, and that at least passengers will be provided with the necessary information in the following ways:
  - (i) verbally and, if possible, in writing at the time of booking;
  - (ii) written on the itinerary that accompanies the e-ticket form, or another document that replaces the latter, as written confirmation, including contact information in case of problems. Furthermore, it shall be made clear what Airline can be held responsible for any damages.

The Designated Airline(s) of each Party may use aircraft leased from another company, with or without crew, subject to the laws and regulations of the Parties.

## Article 6

### *User Charges*

1. No Party shall impose or permit to be imposed on the Designated Airline(s) of another Party User Charges higher than those imposed on its own Airlines operating similar International Air Services.

2. User Charges imposed by the competent bodies of each Party on the Airlines of the other Party shall be just, reasonable and non-discriminatory.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent authorities of its Territory and the Airlines that use its services and facilities.

4. No Party shall, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19 (Settlement of Disputes) of this Agreement, be held to be in breach of a provision of this Article, unless:

- a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by another Party within a reasonable amount of time; or
- b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 7

### *Capacity*

1. Each Party shall allow each Designated Airline of the other Party to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the market.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the types of aircraft used by the Designated Airlines of either of the Parties, except as may be required for customs and other government inspection services, technical or operational reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

## Article 8

### *Fair Competition*

Each Airline shall:

- a) have a fair and equal opportunity to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement and in accordance with the competition laws of the Parties;
- b) take measures to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices that may impair the ability to compete in a Designated Airline of the other Party.

## Article 9

### *Pricing*

1. Prices charged for Air Services under this Agreement may be freely established by the Designated Airline(s) and shall not be subject to approval. The intervention of the Parties shall be limited to:
  - a) prevent discriminatory practices or rates;
  - b) protect consumers against excessively high or restrictive Prices arising from abuse of a dominant position;
  - c) protect the Airlines regarding artificially low rates derived from government support or subsidy directly or indirectly.
2. Either Party may require notification or filing with its Aeronautical Authorities of the Prices charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. Such notification or filing by the Designated Airlines of both Parties may be required to be made no later than the initial offering of a Price, regardless of the form, electronic or other, in which the Price is offered.

## CHAPTER IV

### FINANCIAL PROVISIONS

## Article 10

### *Customs Duties*

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a Designated Airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that Designated Airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the airline of such other Party operating the Agreed Services.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:
  - a) introduced into the Territory of the Party by or on behalf of the Designated Airline of the other Party;
  - b) retained on board the aircraft of the Designated Airline of one Party upon arrival in or leaving the Territory of the other Party; or
  - c) taken on board the aircraft of the Designated Airline of one Party in the Territory of the other Party and intended for use in operating the Agreed Services,whether or not such items are used or consumed wholly within the Territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the Territory of the said Party.
3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article 11

### *Taxation*

1. Income or profits arising from the operation of aircraft of a Designated Airline in International Air Services as well as goods and services to be supplied are taxable according to the laws of each Party.
2. Taxes imposed by the competent tax authorities of a Party shall apply on a non-discriminatory basis and on equal terms to the Airlines of the other Party.
3. When a special agreement to avoid double taxation with respect to income and capital exists between the Parties, the provisions thereof shall prevail.

## Article 12

### *Transfer of funds*

Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of Air Services and associated activities directly linked to Air Services in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the Airline makes the initial application for remittance.

## CHAPTER V

### REGULATORY PROVISIONS

## Article 13

### *Application of Laws*

1. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's Designated Airline(s).
2. While entering, within or leaving the Territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's Designated Airline(s).
3. Neither Party shall give preference to its own or any other Airline over an Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

## Article 14

### *Safety*

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the Air Services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses are at least equal to the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of the Airlines. Such consultations shall take place in conformity with Article 18 (Consultations) of this Agreement.
3. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 2 of this Article that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action within an agreed time period. Each Party reserves the right to withhold, revoke or suspend the operations authorization of an Airline or Airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of a Designated Airline of one Party, on service to or from the Territory of another Party, may, while within the Territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
5. When urgent action is essential to ensure the safety of an Airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of the other Party.



6. Any action by one Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

## Article 15

### *Aviation Security*

1. In accordance 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on March 1, 1991, as well as with any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. Each Party 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention. Each Party it they shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who are established in its Territory and the operators of airports in its Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Each Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the operating authorization of a Designated Airline or Airlines of that Party. When required by an emergency or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time prior to the expiry of fifteen (15) days.

CHAPTER VI  
PROCEDURAL PROVISIONS

Article 16

*Approval of Schedules*

1. The Designated Airline(s) of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party at least forty-five (45) days prior to the operation of the Agreed Services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which a Designated Airline of one Party wishes to operate on the Agreed Services outside the approved timetable, that Airline must request prior permission from the Aeronautical Authorities of the other Party. Such requests shall be submitted at least fifteen (15) days prior to the operation of such flights.

Article 17

*Statistics*

The Aeronautical Authorities of each Party shall provide the Aeronautical Authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 18

*Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations in writing relating to the interpretation, application, implementation, amendment of, or compliance with this Agreement or its Annexes. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.

Article 19

*Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Articles 14 (Safety) and 15 (Aviation Security) of this Agreement, the Aeronautical Authorities of both Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 20

*Amendment*

1. Any amendment to the present Agreement 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 Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, any amendments of Annex I 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 1 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to Annex I.

CHAPTER VII  
FINAL PROVISIONS

Article 21

*Multilateral Agreements*

If a general multilateral air transport agreement comes into force in respect of both Parties, the provisions of such agreement shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 (Consultations) of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral agreement.

Article 22

*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. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO.

2. The Agreement shall terminate at midnight one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by ICAO.

Article 23

*Registration with ICAO*

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with ICAO.

Article 24

*Territorial Application*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to Curaçao only.

Article 25

*Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

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

DONE at Santo Domingo, on this 13<sup>th</sup> day of May 2019, in duplicate, in the English, Dutch and Spanish languages, 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, in respect of Curaçao,*

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

*For the Dominican Republic,*

MIGUEL VARGAS MALDONADO

\_\_\_\_\_

**Annex I**  
**Route Schedule**

1. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Dominican Republic:

Points before	Points of Departure	Intermediate points	Point of Destination	Points Beyond
Any points	Any point in the Dominican Republic	Any points	Curaçao	Any points

2. Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Curaçao:

Points before	Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points	Curaçao	Any points	Any point in the Dominican Republic	Any points

3. While operating an agreed service on a specified route, the Designated Airline(s) may on any or all flights and at the option of each Airline:
- operate flights in either or both directions;
  - combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - omit stops at any point or points, provided that services begin or end at a point in the Territory of the Party designating the Airline;
  - transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes;
  - exercise full third and fourth freedom traffic rights; and
  - pick up and discharge stop-over traffic at any point of the route schedule, provided that stop over time does not exceed seven (7) days at any point.

---

**Annex II**

**Non-scheduled/Charter operations**

- The Airline(s) of one Party shall be entitled to perform international non-scheduled Air Services, with passengers, cargo or in combination, to and from any point or points in the Territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round trip carriage of any such traffic, without implying cabotage traffic rights. Multi-destination charters shall also be permitted.
- Each Airline that operates Air Services under this provision must comply with the laws, regulations and policies, both of the Party where the traffic originates, as of the receiving Party thereof.
- Each Party shall grant, on a reciprocal basis, early approval for carrying out operations of the air charter services companies duly authorized by the other Party.

---

**Acuerdo de servicios aéreos entre el Reino de los Países Bajos, con respecto a Curazao, y la República Dominicana**

El Reino de los Países Bajos, con respecto a Curazao,

y

la República Dominicana (en adelante denominados «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 regional e internacional;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre Aerolíneas en el mercado con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental;

Deseando concluir un acuerdo con el objetivo de establecer y operar Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios;

Deseando ofrecer los más altos niveles de seguridad y protección en los Servicios Aéreos Internacionales;

Han acordado lo siguiente:

## CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

### Artículo 1

#### *Definiciones*

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se defina lo contrario, el término:

- 1) «Autoridades Aeronáuticas» se refiere, en el caso de la República Dominicana, a la Junta de Aviación Civil; en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a Curazao, al Ministro responsable de la Aviación Civil; o, en ambos casos, a cualquier persona u organismo autorizados para realizar las funciones en la actualidad ejercidas por dichas autoridades;
- 2) «Servicios Acordados» significa los Servicios Aéreos ofrecidos en las rutas especificadas para el transporte de pasajeros, carga y correo, de forma separada o conjunta;
- 3) «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, sus Anexos, y cualquier enmienda a los mismos;
- 4) «Servicios Aéreos», «Servicios Aéreos Internacionales», «Aerolínea» y «escala para fines no comerciales» tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el Artículo 96 del Convenio;
- 5) «Aerolínea Designada» significa una Aerolínea o Aerolíneas designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- 6) «El Convenio» se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que esos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor, o hayan sido ratificadas por ambas Partes;
- 7) «Nacional», en el caso de la República Dominicana, significa nacionales de la República Dominicana y, en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a Curazao, significa nacionales del Reino de los Países Bajos que hayan nacido en Curazao o estén formalmente registrados como ciudadanos locales en el Registro Municipal de Curazao;
- 8) «Precio» significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga en los Servicios Aéreos, incluyendo cualquier otro modo de transporte en conexión con el mismo cargado por Aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que regulan la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargos;
- 9) en el caso del Reino de los Países Bajos, con respecto a Curazao, 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.»;
- 10) «Carga a Usuario» significa un cargo aplicado a las Aerolíneas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, incluyendo los servicios y las instalaciones conexos;
- 11) «Capacidad» es la cantidad de servicios suministrados bajo el Acuerdo, normalmente medida por la cantidad de vuelos, asientos y toneladas de carga ofrecida en el mercado, semanalmente o por otro periodo de tiempo especificado;
- 12) «OACI» significa la Organización de Aviación Civil Internacional.

## CAPÍTULO II

### OBJETIVOS

#### Artículo 2

#### *Otorgamiento de Derechos*

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de Servicios Aéreos por parte de la(s) Aerolínea(s) Designada(s) por la otra Parte:
  - a) el derecho a sobrevolar su Territorio sin aterrizar;
  - b) el derecho a hacer escalas en su Territorio para fines no comerciales; y
  - c) otros derechos que se especifiquen en el presente Acuerdo.

2. Las Aerolíneas de cada Parte, salvo aquellas designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en los párrafos 1 a) y b) de este Artículo.
3. Ninguna disposición en el presente Acuerdo debe ser considerada como que confiere a la Aerolínea o las Aerolíneas de una de las Partes el derecho de embarcar en el Territorio de la otra Parte pasajeros, equipaje, carga o correo a cambio de remuneración o contrato y destinados a otro punto en el Territorio de esa otra Parte.
4. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta y sexta libertad estará sujeto a la aprobación entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes y puede ser acordado bajo un acuerdo.
5. El presente Acuerdo excluye el ejercicio de los derechos de tráfico comercial por Aerolíneas de la República Dominicana entre Curazao y los Países Bajos (incluyendo la parte del Caribe de los Países Bajos (Bonaire, San Eustaquio y Saba)); entre Curazao y San Martín; y entre Curazao y Aruba.

### Artículo 3

#### *Designación y autorización*

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar a la otra Parte, mediante notificación escrita de sus respectivas Autoridades Aeronáuticas a través de los canales diplomáticos, una o más Aerolíneas para operar los Servicios Acordados y de retirar una designación o de sustituir otra Aerolínea por una Aerolínea previamente designada.
2. Al momento de recibir dicha designación y las solicitudes de la Aerolínea Designada, en la forma y modo prescritas para las autorizaciones de explotación, la otra Parte deberá otorgar las autorizaciones pertinentes con la mínima demora en los procedimientos, siempre y cuando:
  - a) la Aerolínea Designada esté bajo el control regulatorio efectivo de la Parte que la haya designado;
  - b) la Aerolínea Designada tenga su sede principal de negocios en el Territorio de la Parte que la haya designado;
  - c) la Aerolínea Designada esté cualificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de Servicios Aéreos Internacionales por la Parte considerando la solicitud o solicitudes; y
  - d) la Parte que designe a la Aerolínea esté manteniendo y administrando los estándares establecidos en el Artículo 14 (Seguridad) y en el Artículo 15 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo.
3. Una vez recibida la autorización de explotación del párrafo 2 de este Artículo, la Aerolínea Designada podrá comenzar a operar en cualquier momento los Servicios Acordados, en parte o en su totalidad, siempre que cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

### Artículo 4

#### *Revocación de autorización*

1. Cualquiera de las Partes tendrá derecho a retener las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo en lo concerniente a una Aerolínea Designada por la otra Parte, y a revocar, suspender o imponer condiciones sobre dichas autorizaciones, temporal o permanentemente, en el caso de que la Aerolínea Designada no cumpla con las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 3 (Designación y Autorización) y del Artículo 13 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo.
2. A menos que sea esencial tomar medidas inmediatas para prevenir mayores incumplimientos de las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 3 (Designación y Autorización) y del Artículo 13 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo, los derechos establecidos por este Artículo únicamente serán ejercidos después de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo.

## CAPÍTULO III

### DISPOSICIONES COMERCIALES

### Artículo 5

#### *Actividades comerciales*

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada una de las Partes tendrá(n) el derecho a establecer oficinas, tanto on-line como off-line, en el Territorio de la otra Parte para la promoción y venta de los Servicios Aéreos.

2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada una de las Partes tendrá(n) la facultad, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte en lo concerniente a entrada, residencia y empleo, de traer y mantener en el Territorio de la otra Parte, personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas requeridos para ofrecer los Servicios Aéreos.

3. Estos requerimientos de personal pueden, a opción de la Aerolínea o Aerolíneas Designada(s) de una de las Partes, ser satisfechos por su propio personal o mediante el uso de servicios de cualquier organización, compañía o Aerolínea Designada que esté operando en el Territorio de la otra Parte y autorizada a realizar estos servicios para otras Aerolíneas Designadas.

4. Los representantes y el personal deberán estar sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte y de conformidad con estas leyes y reglamentos:

- a) cada Parte otorgará, sobre la base del principio de reciprocidad y en el menor de los plazos, las autorizaciones de empleo necesarias, las visas de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a los que se hace mención en el párrafo 2 de este Artículo; y
- b) cada Parte facilitará y tramitará con rapidez el requisito de autorizaciones de empleo para el personal que desempeñe ciertas tareas temporales.

5. De acuerdo con las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPs) establecidos en el Anexo 6 y 17 de la OACI, la(s) Aerolínea(s) Designada(s) deberá(n) tener el derecho de realizar su propia asistencia en tierra en el Territorio de la otra Parte («auto-asistencia») o, a opción de estas, seleccionar entre agentes que compiten por estos servicios en su totalidad o parcialmente. Los derechos solo estarán sujetos a reglas internas de las Partes y a restricciones físicas fruto de consideraciones de seguridad del aeropuerto o seguridad de la aviación. Cuando las leyes, reglamentos, normas internas, reglas u obligaciones contractuales de una Parte impidan la auto-asistencia, los servicios en tierra deberán estar disponibles en igualdad de condiciones para todas las Aerolíneas; los cargos deberán estar basados en el costo de los servicios ofrecidos; y dichos servicios deberán ser comparables a los tipos y a la calidad de los servicios como si el auto-asistencia estuviera disponible.

6. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) podrá(n) dedicarse directamente a la venta de Servicios Aéreos en el Territorio de la otra Parte y, a discreción de la Aerolínea, a través de sus agentes. Cada Aerolínea Designada tendrá el derecho de vender dicho transporte en la moneda de dicho Territorio o en monedas libre convertibilidad.

7. Para operar o mantener los servicios autorizados en las rutas especificadas, cualquier Aerolínea Designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá concretar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como reserva de capacidad, bloqueo de espacio o acuerdos de código compartido con:

- i) una Aerolínea o Aerolíneas de cualquiera de las Partes;
- ii) una Aerolínea o Aerolíneas de un tercer país; y
- iii) un proveedor de transporte terrestre en cualquier país;

siempre que:

- 1) todas las Aerolíneas tengan la autorización necesaria en tales acuerdos;
- 2) todas las Aerolíneas cumplan con los requerimientos normalmente aplicados a dichos arreglos; y
- 3) las Partes se comprometan a tomar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores sean completamente informados y protegidos en lo concerniente a vuelos de código-compartido hechos a, o desde su Territorio, y que por lo menos a los pasajeros se les suministre la información necesaria en las siguientes formas:
  - i) verbalmente y, de ser posible, por escrito en el momento de reservar;
  - ii) por escrito en el itinerario que acompaña al formulario del e-ticket, u otro documento que reemplaza a este último, como confirmación escrita, incluyendo información de contacto en caso de problemas. Además, debe establecerse claramente cuál Aerolínea será responsable por cualquier daño.

La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada una de las Partes podrá(n) utilizar aeronaves rentadas de otras compañías, con o sin tripulación, conforme a las leyes y reglamentos de las Partes.

## Artículo 6

### *Cargos a usuario*

1. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir que sean impuestos a la(s) Aerolíneas Designada(s) de la otra Parte Cargos a Usuario mayores que los impuestos a sus propias Aerolíneas que ofrecen Servicios Aéreos Internacionales similares.

2. Los Cargos a Usuario impuestos por los organismos competentes de cada una de las Partes a las Aerolíneas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no discriminatorios.

3. Cada una de las Partes deberá fomentar consultas entre las autoridades competentes de su Territorio y las Aerolíneas que utilizan sus servicios e instalaciones.

4. Ninguna de las Partes, en los procedimientos de solución de controversias, de conformidad con el Artículo 19 (Solución de controversias) del presente Acuerdo, considerará que incumple una disposición de este Artículo, a menos que:

- a) no lleve a cabo una revisión del cargo o la práctica objeto de reclamación de la otra Parte en un plazo razonable; o
- b) después de dicha revisión, no adopta todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

#### Artículo 7

##### *Capacidad*

1. Cada Parte permitirá a cada Aerolínea Designada de la otra Parte determinar la frecuencia y la Capacidad de los Servicios Aéreos Internacionales que ofrece en función de las consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni los tipos de aeronaves explotadas por las Aerolíneas Designadas de cualquiera de las Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana y otros servicios gubernamentales de inspección, razones técnicas u operativas de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

#### Artículo 8

##### *Competencia leal*

Cada Aerolínea deberá:

- a) tener una oportunidad justa y equitativa para competir en proveer los Servicios Aéreos Internacionales regidos por el presente Acuerdo y conforme las leyes de competencia de las Partes;
- b) tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que puedan perjudicar la Capacidad de competir de una Aerolínea Designada de la otra Parte.

#### Artículo 9

##### *Precios*

1. Los Precios cargados por los Servicios Aéreos bajo el presente Acuerdo podrán ser establecidos libremente por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) y no deberán estar sujetos a aprobación. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) prevenir prácticas o tasas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores contra Precios excesivamente altos o restrictivos fruto del abuso de una posición dominante;
- c) proteger a las Aerolíneas en lo concerniente a tasas artificialmente bajas derivadas de apoyo gubernamental o de subsidios directos o indirectos.

2. Cada Parte podrá requerir notificación o presentación a sus Autoridades Aeronáuticas de los Precios que cobran hacia o desde su Territorio por las Aerolíneas de la otra Parte. Podrá exigirse que esta notificación o presentación por parte de las Aerolíneas Designadas de ambas Partes sea realizada a más tardar antes de la oferta inicial de un Precio, sin importar la forma, ya sea electrónica u otra, en la que el Precio es ofertado.

### CAPÍTULO IV

#### DISPOSICIONES FINANCIERAS

#### Artículo 10

##### *Derechos aduaneros*

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una Aerolínea Designada de la otra Parte en el mayor grado posible en virtud de su legislación nacional de restricciones a las importaciones, derechos aduaneros, impuestos especiales, tarifas de inspección y otros derechos y cargos nacionales que no se basen en el costo de los servicios brindados a la llegada, con respecto a la aeronave, el combustible, los aceites lubricantes, las existencias de consumibles de tipo técnico, los repuestos incluyendo motores, el equipo regular de aeronave, las provisiones para las aeronaves y otros productos, tales como existencias de boletos impresos, cartas impresas de porte aéreo, todo material impreso que incorpore impreso el logotipo de la empresa y material



publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha Aerolínea Designada, destinados o utilizados únicamente con relación a la operación o al servicio de aeronaves de la Aerolínea de esa otra Parte que opere los Servicios Acordados.

2. Las exenciones concedidas por este Artículo se aplicaran a los artículos que se mencionan en el párrafo 1 de este Artículo:

- a) introducidos en el Territorio de la Parte por o en nombre de la Aerolínea Designada de la otra Parte;
  - b) retenidos a bordo de la aeronave de la Aerolínea Designada de una Parte a su llegada en o salida del Territorio de la otra Parte; o
  - c) llevados a bordo de la aeronave de la Aerolínea Designada de una Parte al Territorio de la otra Parte y que estén destinados para ser usados en la operación de los Servicios Acordados,
- independientemente de que dichos artículos se utilicen o consuman totalmente o no dentro del Territorio de la Parte que otorga la exención, siempre y cuando la propiedad de dichos artículos no se transfiera en el Territorio de dicha Parte.

3. El equipo aéreo regular de las aeronaves, los repuestos, los suministros de combustible y lubricantes y las provisiones que se mantienen a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes podrán ser desembarcados en el Territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte, que podrán exigir que dichos materiales sean puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con las normas aduaneras.

4. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo deberán estar sujetos a no más que un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo deberán estar exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.

#### Artículo 11

##### *Impuestos*

1. Los ingresos o beneficios de la explotación de aeronaves de una Aerolínea Designada en los Servicios Aéreos Internacionales así como bienes y servicios a ser suministrados tributarán de conformidad con las leyes de cada Parte.

2. Los impuestos establecidos por las autoridades tributarias competentes de una de las Partes deberán aplicarse sobre una base no discriminatoria y en términos equitativos a las Aerolíneas de la otra Parte.

3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble tributación en lo concerniente a ingresos y capital, las disposiciones del mismo deben prevalecer.

#### Artículo 12

##### *Transferencia de fondos*

Cada Aerolínea Designada tendrá el derecho a convertir y remitir a su país, a solicitud, los ingresos locales fruto de la venta de los Servicios Aéreos y actividades conexas directamente ligadas a los Servicios Aéreos que excedan las sumas desembolsadas localmente. El cambio y la remisión deberán ser permitidos de forma ágil sin restricciones o impuestos a los mismos a la tasa de cambio aplicable a las transacciones y remisiones corrientes en la fecha en que la Aerolínea haga la solicitud inicial de remisión.

#### CAPÍTULO V

#### DISPOSICIONES REGULATORIAS

#### Artículo 13

##### *Aplicación de las leyes*

1. Al entrar, permanecer o salir del Territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la operación y la navegación de aeronaves deberán ser cumplidos por las Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte.

2. Al entrar, permanecer o salir del Territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos en relación con la admisión en o la salida de su Territorio de pasajeros, tripulación o carga a bordo de aeronaves (incluyendo regulaciones relativas a la entrada, despeje, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en nombre de dichos pasajeros, tripulación o carga de la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes concederá preferencia a su propia Aerolínea o a otra Aerolínea sobre una Aerolínea de la otra Parte dedicada a Servicios Aéreos Internacionales similares en la aplicación de sus normas en materia de inmigración, aduanas, cuarentena o normas similares.

#### Artículo 14

##### *Seguridad Operacional*

1. Cada Parte deberá reconocer como válidos, para los propósitos de operar los Servicios Aéreos dispuestos en el presente Acuerdo, certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por la otra Parte y en vigencia, siempre que los requerimientos de dichos certificados o licencias sean al menos iguales a los estándares mínimos que puedan ser establecidos de conformidad con el Convenio. Cada Parte podrá, sin embargo, negarse a reconocer como válidos para los propósitos de sobrevolar o aterrizar dentro de su propio Territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a, o validados por la otra Parte para sus propios nacionales.

2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas acerca de las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en lo concerniente a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y la operación de las Aerolíneas. Tales consultas tendrán lugar de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo.

3. Si, celebradas tales consultas, una de las Partes concluye que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente normas y requerimientos de seguridad en las áreas que se mencionan en el párrafo 2 de este Artículo que igualen al menos las normas mínimas que puedan establecerse en ese momento de conformidad con el Convenio, la otra Parte deberá ser notificada de tales hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas, y la otra Parte adoptará las iniciativas correctivas adecuadas dentro de un periodo de tiempo acordado. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar o suspender la autorización de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas designadas por la otra Parte en el caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas en un tiempo razonable.

4. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave operada por, o en nombre de una Aerolínea Designada de una Parte, que preste en servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el Territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección de rampa a cargo de los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que los equipos de la aeronave y la condición de la aeronave cumplan con las normas establecidas en ese momento según el Convenio.

5. Cuando una acción urgente sea esencial para garantizar la seguridad de la operación de una Aerolínea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de explotación de una Aerolínea o de las Aerolíneas Designada(s) de la otra Parte.

6. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 5 de este Artículo se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

7. Respecto del párrafo 3 de este Artículo, si se determinase que una Parte continúa sin cumplir con las normas de la OACI una vez transcurrido el periodo acordado, se deberá notificar de ello al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la posterior resolución satisfactoria de la situación.

#### Artículo 15

##### *Seguridad de la aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes se adhieran.

2. Cada una de las Partes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio. Cada Parte exigirá que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que estén establecidos en su Territorio y los operadores de aeropuertos situados en su Territorio actúen de conformidad a dichas disposiciones de seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos que se mencionan en este párrafo. Cada Parte podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte en cualquier momento a los efectos de discutir dichas diferencias.

4. Cada Parte acuerda que podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que acaten las disposiciones de seguridad que se mencionan en el párrafo 3 de este Artículo, exigidas por la otra Parte para la entrada, la salida de, y la permanencia en el Territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que se aplican efectivamente medidas adecuadas en su Territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones y su equipaje y equipaje de mano, así como la carga y las provisiones para la aeronave, antes del embarque o la carga y durante los mismos. Asimismo, cada Parte acogerá favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que tome medidas especiales de seguridad que sean adecuadas a fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, la aeronave, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas idóneas a fin de terminar rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá derecho, dentro de un plazo de sesenta (60) días después de la notificación, a que sus Autoridades Aeronáuticas evalúen en el Territorio de la otra Parte las medidas de seguridad que los operadores de aeronaves aplican o planean aplicar respecto de los vuelos que llegan o se dirigen al Territorio de la primera Parte. Los arreglos administrativos para realizar dichas evaluaciones serán acordados entre las Autoridades Aeronáuticas e implementados sin demora con el fin de asegurar que las evaluaciones se realicen con prontitud.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha alejado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa primera Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días desde el recibo de dicha solicitud de cualquiera de las Partes. El hecho de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes de la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas Designada(s) por la otra Parte. Cuando así lo exija una emergencia o a los efectos de impedir el incumplimiento ulterior de las disposiciones de este Artículo, una Parte podrá tomar en cualquier momento una acción provisoria antes de que expiren los quince (15) días.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

#### Artículo 16

##### *Aprobación de horarios*

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada una de las Partes presentará(n) sus horarios previstos de vuelo a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte para su aprobación al menos cuarenta y cinco (45) días antes del inicio de la operación de los Servicios Acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

2. Para los vuelos complementarios que una Aerolínea Designada de una de las Partes desee operar en los Servicios Acordados fuera de los horarios aprobados, dicha Aerolínea deberá solicitar previamente el permiso de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes serán presentadas al menos quince (15) días antes de la operación de dichos vuelos.

## Artículo 17

### *Estadísticas*

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, previa solicitud, las declaraciones periódicas u otras declaraciones de estadísticas que puedan ser razonablemente requeridas.

## Artículo 18

### *Consultas*

Cualquier Parte podrá, en cualquier momento, solicitar consulta por escrito sobre la interpretación, la aplicación, la implementación o la enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo o sus Anexos. Dichas consultas, se iniciaran a la brevedad posible, pero no más tarde de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, a menos que las Partes hayan convenido lo contrario.

## Artículo 19

### *Solución de controversias*

1. Cualquier controversia que pueda surgir entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, excepto aquellas que puedan surgir bajo los Artículos 14 (Seguridad) y 15 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes en primer lugar deberán tratar de resolver su controversia mediante consultas y negociación.
2. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, la controversia podrá resolverse mediante los canales diplomáticos.

## Artículo 20

### *Enmienda*

1. Cualquier enmienda del presente Acuerdo deberá ser acordada entre las Partes y se efectuará mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 25 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.
2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo, cualquier enmienda al Anexo I del presente Acuerdo podrá 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 a ser determinada en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 1 de este Artículo no se aplicará en caso de que se añadan derechos de tráfico al Anexo I.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSICIONES FINALES

## Artículo 21

### *Acuerdos multilaterales*

Si entra en vigor con relación a ambas Partes un acuerdo multilateral general de transporte aéreo, las disposiciones de dicho acuerdo prevalecerán. Podrán celebrarse consultas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo para determinar el grado en el cual presente Acuerdo se ve afectado por las disposiciones del acuerdo multilateral.

## Artículo 22

### *Terminación*

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte por escrito, por vía diplomática, su decisión de terminar al presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la OACI.
2. El Acuerdo terminará en la medianoche un (1) año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación de terminación sea retirada de mutuo acuerdo antes de la expira-

ción de este período. A falta de acuse de recibo de la otra Parte, se considerará que la notificación se ha recibido catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

#### Artículo 23

##### *Registro ante la OACI*

El presente Acuerdo y cualquiera de sus enmiendas serán registrados ante la OACI.

#### Artículo 24

##### *Aplicación territorial*

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará únicamente a Curazao.

#### Artículo 25

##### *Entrada en vigor*

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha de recepción de la última notificación escrita, a través los canales diplomáticos, mediante la cual las Partes se habrán notificado mutuamente que todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo han sido completados.

EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en la ciudad de Santo Domingo, el 13 de mayo de de 2019, en duplicado, en los idiomas Inglés, Neerlandés y Español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación de este Acuerdo, el texto en inglés prevalecerá.

*Por el Reino de los Países Bajos, con respecto de Curazao,*

ANNEMIEKE ALEXANDRA VERRIJP

*Por la República Dominicana,*

MIGUEL VARGAS MALDONADO

---

#### Anexo I

##### **Cuadro de Rutas**

1. Rutas que habrá(n) de operar la(s) Aerolínea (s) Designada(s) de la República Dominicana:

<b>Puntos anteriores</b>	<b>Puntos de partida</b>	<b>Puntos intermedios</b>	<b>Puntos de destino</b>	<b>Puntos más allá</b>
Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto	Curazao	Cualquier punto

2. Rutas que habrá(n) de operar la(s) Aerolínea (s) Designada(s) de Curazao:

<b>Puntos anteriores</b>	<b>Puntos de partida</b>	<b>Puntos intermedios</b>	<b>Puntos de destino</b>	<b>Puntos mas alla</b>
Cualquier punto	Curazao	Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto

3. Mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) Aerolínea(s) Designada(s) podrá(n) en cualquiera o en todos los vuelos y a opción de cada Aerolínea:
  - a) operar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;

- b) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- c) omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios se originen o terminen en un punto en el Territorio de la Parte que designa la Aerolínea;
- d) transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- e) ejercer completamente los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad; y
- f) abordar y desaboardar tráfico de escalas en cualquier punto de la ruta establecida, siempre que el tiempo de escala no exceda siete (7) días en ningún punto.

---

## Anexo II

### Operaciones no regulares/chárter

1. La(s) Aerolínea(s) de una Parte tendrán derecho a realizar Servicios Aéreos Internacionales no regulares con destino en y desde cualquier punto o puntos del Territorio de la otra Parte, en vuelos de pasajeros, carga o combinados, directos o con escalas en ruta, para el transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier dicho tráfico, sin implicar derechos de tráfico de cabotaje. También se permitirán vuelos chárteres de destino múltiple.
2. Cada Aerolínea que opere Servicios Aéreos en virtud de esta disposición deberá cumplir con las leyes, reglamentos y políticas, tanto de la Parte de donde proviene el tráfico, como de la Parte receptora del mismo.
3. Cada Parte deberá otorgar, sobre la base de la reciprocidad, aprobación temprana para la realización de las operaciones de las compañías de Servicios Aéreos chárter debidamente autorizadas por la otra Parte.

---

#### D. PARLEMENT

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlagen, zullen ingevolge artikel 25 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg waarin de partijen elkaar ervan in kennis hebben gesteld dat alle vereiste interne procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* juli 2019.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

S.A. BLOK