

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2019 Nr. 116

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Dominicaanse Republiek inzake luchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlagen;
Santo Domingo, 13 mei 2019*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 013068 in de Verdragenbank.

B. TEKST

Verdrag inzake luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, en de Dominicaanse Republiek inzake luchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

Het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten,

en

de Dominicaanse Republiek, hierna „de partijen”,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten ten behoeve van het bevorderen van luchtvervoer tussen hun onderscheiden grondgebieden;

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

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 luchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

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

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, de minister van Toerisme, Economische Zaken, Verkeer en Telecommunicatie, verantwoordelijk voor de luchtvaart; en, wat de Dominicaanse Republiek betreft, de Burgerluchtvaartautoriteit; 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 „Verdrag” verstaan dit Verdrag, de Bijlagen erbij en alle wijzigingen daarvan;
3. wordt onder „luchtvervoer” verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, per lijn- of chartervlucht, tegen vergoeding of beloning;
4. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan het luchtvervoer op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

5. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;
6. wordt onder „het Verdrag van Chicago” verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van:
 - a. alle overeenkomstig artikel 94, onderdeel a, van het Verdrag van Chicago in werking getreden wijzigingen die door beide partijen zijn bekrachtigd; en
 - b. alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen of alle wijzigingen daarvan, voor zover die Bijlagen of wijzigingen op enig moment van kracht zijn voor beide partijen;
7. wordt onder „volledige kosten” verstaan de kosten van het leveren van een dienst plus een redelijke heffing voor administratiekosten;
8. wordt onder „internationaal luchtvervoer” verstaan luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een staat;
9. wordt onder „onderdanen” verstaan, wat het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Sint Maarten, betreft, onderdanen van het Koninkrijk der Nederlanden die officieel bij de burgerlijke stand van Sint Maarten als lokale inwoner met de Nederlandse nationaliteit zijn ingeschreven en, wat de Dominicaanse Republiek betreft, onderdanen van de Dominicaanse Republiek;
10. wordt onder „tarief” verstaan alle prijzen, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agent-schappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht (post niet meegerekend), met inbegrip van vervoer over land en/of water in verband daarmee, en de voor de beschikbaarheid van deze prijzen, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
11. wordt onder „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” verstaan een landing gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, vracht of post in het luchtvervoer;
12. voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, met betrekking tot Sint Maarten, hebben de begripsomschrijvingen „soevereiniteit” en „grondgebied”, in relatie tot een partij, de betekenis die daaraan respectievelijk wordt toegekend in artikel 1 en 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 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;
13. wordt onder „gebruikersheffing” verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie-, of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
14. 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 of gedurende een andere gespecificeerde termijn;
15. wordt onder „multimodaal luchtvervoer” verstaan het openbaar vervoer per luchtvaartuig in combinatie met een of meer vervoerswijzen over land en/of water van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of beloning;
16. wordt onder „ICAO” verstaan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen 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. Op elk deel of alle delen van de bovenstaande routes kan een luchtvaartmaatschappij van een partij internationaal luchtvervoer verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de route, met dien verstande dat, met uitzondering van vrachtvluchten, bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het thuisland van de luchtvaartmaatschappij, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het thuisland van de luchtvaartmaatschappij een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.
3. De rechten omschreven in de onderdelen a en b van het eerste lid van dit artikel worden tevens gewaarborgd voor de niet-aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij.
4. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij het recht te geven op het grondgebied van de andere partij passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die worden vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die andere partij.

5. Elke partij verleent op basis van wederkerigheid vroegtijdige goedkeuring aan het uitvoeren van charterdiensten door luchtvaartmaatschappijen die door de andere partij naar behoren zijn gemachtigd, in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van elke partij.
6. Dit Verdrag sluit het uitoefenen van commerciële verkeersrechten door de luchtvaartmaatschappijen van de Dominicaanse Republiek uit tussen Sint Maarten en Nederland (met inbegrip van het Caribische deel van Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba)), tussen Sint Maarten en Curaçao, en tussen Sint Maarten en Aruba.
7. Het uitoefenen van vijfde vrijheid verkeersrechten geschiedt onder voorbehoud van goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten van beide partijen.

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht, langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving, een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in het Verdrag voor die partij aangewezen routes en een aanwijzing in te trekken of een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van aanvragen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, in de vorm en op de wijze die is voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent elke partij de desbetreffende vergunningen met een zo gering mogelijke procedurele vertraging, mits:
 - a. voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen uit Sint Maarten, een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de regering van Sint Maarten, onderdanen van Sint Maarten zoals omschreven in artikel 1, of beide;
 - b. voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen uit de Dominicaanse Republiek, de luchtvaartmaatschappij is gevestigd op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek en de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor heeft op dat grondgebied en de Dominicaanse Republiek daadwerkelijk toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij;
 - c. de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer; en
 - d. de andere partij de in artikel 6 en artikel 7 van dit Verdrag vervatte bepalingen handhaaft en toepast.
3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning, kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de toepasselijke bepalingen van dit Verdrag en de interne regelgeving van de partijen naleeft.

Artikel 4

Intrekking van vergunningen

1. Elke partij kan de exploitatievergunningen of technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij intrekken, schorsen, beperken of er voorwaarden aan verbinden wanneer:
 - a. voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen uit Sint Maarten, een wezenlijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij niet berusten bij de regering van Sint Maarten, onderdanen van Sint Maarten zoals omschreven in artikel 1, of beide;
 - b. voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen uit de Dominicaanse Republiek, de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek en de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor niet heeft op dat grondgebied en de Dominicaanse Republiek niet daadwerkelijk toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij;
 - c. de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 5 van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
 - d. de andere partij niet de in artikel 6 en artikel 7 van dit Verdrag vervatte bepalingen handhaaft en toepast.
2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden bedoeld in de onderdelen c en d van het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij.
3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de partijen de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met het bepaalde in artikel 6 of in artikel 7 te weigeren, in te trekken, te schorsen, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 5

Toepassing van wetten

1. De wetten en voorschriften van de ene partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in het internationale luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen die zich op haar grondgebied bevinden, worden toegepast op luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij 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, postale voorschriften) te worden nageleefd door of namens die passagiers, bemanning of met betrekking tot de vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

Artikel 6

Veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door de ene partij worden, ten behoeve van de exploitatie van het luchtvervoer voorzien in dit Verdrag, door de andere partij erkend als geldig 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 ten behoeve van haar eigen onderdanen zijn afgegeven of geldig verklaard door de andere partij.
2. In overeenstemming met artikel 16 van het Verdrag van Chicago wordt voorts overeengekomen dat een luchtvaartuig dat door of namens een 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 inspectie door bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, mits dit niet leidt tot onnodige 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 alle typen 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 voorschriften die uit hoofde van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of technische vergunning van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden, in het geval de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen en, voordat overleg heeft plaatsgevonden, onmiddellijk in te grijpen met betrekking tot een dergelijke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen indien de andere partij de bovengenoemde normen niet handhaaft en toepast en onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken.
3. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het derde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

Artikel 7

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen 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 burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, 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 wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning daarvan, en van 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 voor de beveiliging van de luchtvaart en de passende aanbevolen werkwijzen vastgesteld door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago. De partijen vereisen dat deze exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of daar zijn gevestigd en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke partij stemt ermee in dat deze exploitanten de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging naleven die door de andere partij worden voorgeschreven voor binnenkomst in, vertrek uit en verblijf binnen het grondgebied van die andere partij en adequate maatregelen treffen ter bescherming van luchtvaartuigen en dat er voorafgaand aan en tijdens het aan boord gaan of laden controles worden uitgevoerd op passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede op lading en boordproviand. 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 een dergelijke dreiging.

6. 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. 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, beperken of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de exploitatievergunningen en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die partij. Indien zulks noodzakelijk is vanwege een noodgeval, kan een partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen. Een maatregel door een partij in overeenstemming met dit lid wordt beëindigd zodra de andere partij de bepalingen inzake beveiliging van dit artikel naleeft.

Artikel 8

Commerciële mogelijkheden

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht op het grondgebied van een andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtvervoer.

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij 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 luchtvervoer.

3. Met inachtneming van de van toepassing zijnde veiligheidsbepalingen, met inbegrip van de Normen en Aanbevolen Werkwijzen („SARPs”) vervat in Bijlagen 6 en 17 bij het Verdrag van Chicago, heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht zelf haar gronddiensten („self-handling”) te verrichten op het grondgebied van de andere partij of, indien de luchtvaartmaatschappij daar de voorkeur aan geeft, voor al deze diensten of een deel daarvan een keuze te maken uit concurrerende agenten. Deze rechten zijn uitsluitend onderworpen aan de interne regelgeving van de partijen en aan fysieke beperkingen die voortvloeien uit overwegingen op het gebied van de veiligheid van luchthavens of de beveiliging van de luchtvaart. Wanneer de wetten, voorschriften, interne regels, contractuele regels of verplichtingen van een partij self-handling uitsluiten, dienen gronddiensten op basis van gelijkheid beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen, de 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.

4. Een luchtvaartmaatschappij van een partij mag zich rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via haar agenten bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere partij. Een uitzondering hierop kunnen de specifieke bepalingen inzake charters van de luchtvaartautoriteiten vormen. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dit luchtvervoer te verkopen en het staat iedere persoon vrij deze te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het na aftrek van plaatselijke uitgaven overblijvende bedrag in te wisselen en naar haar land over te maken en, tenzij dit onverenigbaar is met de wetten en voorschriften die algemeen van toepassing zijn, naar elk ander land van haar keuze. Inwisseling en overmaking worden onverwijld en zonder beperkingen of belastingheffing toegestaan, tegen de wisselkoers die van toepassing is op gewone transacties en overmakingen op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

6. Bij de exploitatie of het onderhouden van de toegestane diensten uit hoofde van dit Verdrag kan elke luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen aangaan, met inbegrip van maar niet beperkt tot vast af te nemen plaatsen, code-sharing- of lease-regelingen met:

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke partij;
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c. een aanbieder van vervoer over land en/of water van elk land,

op voorwaarde dat alle deelnemers aan dergelijke regelingen i. de vereiste bevoegdheden hebben; en ii. voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

7. Het is luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor vracht naar of vanaf alle punten, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en vracht onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren. Deze vracht, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht wordt vervoerd, wordt toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen zelf hun vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer door de lucht. Deze intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

Artikel 9

Douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide partijen voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, voorraden, brandstof en smeermiddelen en proviand (waaronder etenswaren, dranken en snacks) aan boord van deze luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van alle douanerechten en andere rechten of belastingen die op het grondgebied van de andere partij invorderbaar zijn, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. De volgende goederen, uitgezonderd vergoedingen in verband met verleende diensten, zijn ook vrijgesteld van deze belastingen en rechten:

- a. voorraden aan boord genomen op het grondgebied van een van de partijen, binnen de grenzen die door de autoriteiten van die partij zijn vastgesteld, en bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen die gebruikt worden voor internationaal luchtvervoer van de andere partij;
- b. reserveonderdelen die op het grondgebied van een partij worden ingevoerd voor het onderhoud of herstel van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt;
- c. smeermiddelen voor luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en waarmee internationaal luchtvervoer wordt verricht, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt tijdens de vlucht boven het grondgebied van de partij waarnaar zij werden verstuurd; en
- d. gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.

3. Normale boorduitrustingsstukken en de materialen en voorraden aan boord van het luchtvaartuig van een partij, kunnen op het grondgebied van de andere partij zonder de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied worden uitgeladen. In een dergelijk geval kunnen deze goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook van toepassing in het geval waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de partijen met andere luchtvaartmaatschappijen regelingen zijn aangegaan voor het op het grondgebied van de andere verdragsluitende partij lenen of overdragen van de in dit artikel genoemde normale uitrustingsstukken en overige goederen, mits de andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde vrijstellingen geniet(en) als de andere partij.

5. Passagiers in doorgaand verkeer via het grondgebied van een partij en hun bagage, worden onderworpen aan de in de van toepassing zijnde douanewetgeving vastgestelde controles. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere belastingen en heffingen op importen.

6. De in dit artikel voorziene vrijstellingen worden verleend in overeenstemming met de in de douaneregels vastgelegd procedures.

Artikel 10

Lokale belastingen

1. Voordelen uit de exploitatie van de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij in internationaal luchtvervoer alsmede de aan haar te leveren goederen en diensten zijn belastbaar overeenkomstig de wetgeving van elk van de partijen.

2. Bij alle heffingen dienen gebruikersheffingen die door de bevoegde belastingautoriteiten van een partij worden opgelegd te worden toegepast op basis van non-discriminatie en onder gelijke voorwaarden die van toepassing zijn 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 daarvan voorrang.

Artikel 11

Gebruikersheffingen

1. Geen van de partijen legt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikersheffingen op, of staat toe dat deze worden opgelegd, die hoger zijn dan die worden opgelegd aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen voor vergelijkbaar internationaal vervoer.

2. De van toepassing zijnde heffingen en rechten voor het gebruik van luchthavens, luchthaveneigendommen en overige voorzieningen en diensten, alsmede heffingen opgelegd voor het gebruik van de luchthaven-navigatievoorzieningen, -communicatie en -diensten, worden vastgesteld in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke partij. 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 ter regeling van geschillen ingevolge artikel 14 van dit Verdrag geacht inbreuk te maken op een bepaling van dit artikel, tenzij a. zij nalaat de heffing of praktijk waarop de 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 12

Eerlijke concurrentie

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij krijgt een niet-discriminatoire behandeling en kan op gezonde en eerlijke wijze routes ingevolge dit Verdrag exploiteren, met inachtneming van de mededingingswetgeving van de partijen.

Artikel 13

Capaciteit

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat 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 van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de partijen geëxploiteerde

luchtvaartuigen, tenzij dit nodig mocht zijn vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of het milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.

3. De luchtvaartautoriteiten van de partijen kunnen eisen dat nieuwe of aangepaste diensten ter informatie worden geregistreerd voor aanvang van de exploitatie ervan, uiterlijk binnen tien (10) dagen of een kortere termijn. De registratie van bepaalde documenten ter informatie vereist door de luchtvaartautoriteiten van de ene partij, dienen zo eenvoudig mogelijk te zijn. Dit geldt eveneens voor de registratievereisten en -procedures die van toepassing zijn op de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

4. Geen van de partijen eist dat dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of exploitatieplannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter goedkeuring worden ingediend, tenzij dit op basis van non-discriminatie kan worden vereist ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de uniforme voorwaarden als voorzien in het tweede lid van dit artikel of wanneer dit specifiek wordt toegestaan in dit Verdrag. Wanneer een partij indiening vereist voor informatiedoeleinden, beperkt zij de administratieve belasting ten gevolge van vereisten voor en procedures inzake indiening voor tussenpersonen voor luchtvervoer en voor de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot een minimum.

Artikel 14

Tarieven

1. Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen van beide partijen op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststellen. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:

- a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
- b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
- c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of overheidssteun.

2. Tarieven voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen hoeven niet te worden ingediend. Niettegenstaande het voorgaande blijven de luchtvaartmaatschappijen van de partijen, op verzoek, onmiddellijk toegang geven tot informatie over vroegere, huidige en voorgestelde tarieven aan de luchtvaartautoriteiten van de partijen op een wijze en in een vorm die voor deze luchtvaartautoriteiten aanvaardbaar is.

3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door 1. een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen; of 2. een luchtvaartmaatschappij van een partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere partij en een ander land, in beide gevallen met inbegrip van vervoer dat door maatschappijen wordt gedeeld of dat binnen dezelfde maatschappij wordt uitgevoerd. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen bedoeld in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg wordt niet later gehouden dan dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek, en de partijen werken samen om de informatie te verzamelen die nodig is voor een met redenen omklede oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het tarief van kracht.

Artikel 15

Overleg

Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg over dit Verdrag. 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 16

Regeling van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, uitgezonderd geschillen zoals bedoeld in artikel 14 (Tarieven) en geschillen ontstaan ingevolge de artikelen 6 (Veiligheid) en 7 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in de eerste plaats door overleg en onderhandeling op te lossen.

2. Indien de partijen er niet in slagen door middel van overleg en onderhandeling tussen de luchtvaartautoriteiten tot overeenstemming te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

3. Indien het geschil niet langs diplomatieke weg kan worden geregeld, wordt het, in overleg tussen de partijen, op verzoek van een van de partijen, ter beslissing (bemiddeling of arbitrage) voorgelegd aan een persoon of personen of een instantie. Beide partijen dienen in te stemmen met de methode en procedure van de bemiddeling of arbitrage.

Artikel 17

Wijzigingen

1. Indien een van de partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Verdrag te wijzigen, kan zij verzoeken om overleg met de andere partij. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van het verzoek, tenzij beide partijen instemmen met een verlenging van deze termijn. Elke wijziging van dit Verdrag die tijdens dergelijk overleg wordt overeengekomen, wordt tussen de partijen overeengekomen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 22 van dit Verdrag.

2. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid van dit artikel, kunnen wijzigingen van de routetabel in 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.

Artikel 18

Multilateraal verdrag

Indien beide partijen partij worden bij een multilateraal verdrag ter zake van aangelegenheden die onder dit Verdrag vallen, plegen ze overleg, in overeenstemming met artikel 15 van dit Verdrag, om vast te stellen of dit Verdrag rekening houdend met het multilaterale verdrag herzien dient te worden.

Artikel 19

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 eindigt om middernacht (op de plaats van ontvangst van de kennisgeving aan de andere partij) aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), een jaar na de datum van ontvangst van de schriftelijke kennisgeving van beëindiging, tenzij de kennisgeving in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

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

Artikel 21

Toepasselijkheid

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

Artikel 22

Inwerkingtreding

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste nota in de diplomatieke notawisseling tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle noodzakelijke 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 te Santo Domingo, op 13 mei 2019, in tweevoud, 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 Sint Maarten,

STUART ANDREW JOHNSON

Voor de Dominicaanse Republiek,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Bijlage I

Routetabel

1. Deze route wordt in beide richtingen geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Sint Maarten:
 - a. Punten in Sint Maarten via tussenliggende punten naar punten in de Dominicaanse Republiek en verder gelegen punten.
 - b. Voor vrachtdiensten tussen de Dominicaanse Republiek en elk punt of alle punten.
2. Deze route wordt in beide richtingen geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Dominicaanse Republiek:
 - a. Punten in de Dominicaanse Republiek via tussenliggende punten naar punten in Sint Maarten en verder gelegen punten.
 - b. Voor vrachtdiensten tussen Sint Maarten en elk punt of alle punten.

Algemene noot

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan tijdens een of alle vluchten, naar haar keuze:

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- c. diensten exploiteren naar tussenliggende en verder gelegen punten en punten op de grondgebieden van de partijen op de routes, in elke combinatie en in elke volgorde, met passagiers, vracht of gecombineerd;
- d. landingen op een of meer punten overslaan;
- e. verkeer van een van hun luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van hun luchtvaartuigen op elk punt op de routes; en
- f. diensten exploiteren naar punten achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbieden aan het publiek als doorgaande diensten.

Bijlage II

Chartervluchten

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht internationaal charterverkeer te verzorgen voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (met inbegrip van onder andere een combinatie van passagiers/vracht).
2. Elke partij reageert, op basis van wederkerigheid, binnen de door de autoriteiten van de partijen gestelde termijn, onverwijld op aanvragen voor niet-reguliere of chartervluchten uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappijen die door de andere partij naar behoren zijn gemachtigd.
3. De bepalingen met betrekking tot de toepassing van wetten, verlening van rechten, erkenning van bewijzen en vergunningen, veiligheid, beveiliging van de luchtvaart, gebruikersheffingen, douanerechten, statistieken en overleg, en alle overige relevante artikelen in dit Verdrag, met inbegrip van lokale belastingtarieven, zijn eveneens van toepassing op niet-reguliere vluchten of chartervluchten die worden uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij van en naar het grondgebied van de andere partij.

Air Transport Agreement between the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, and the Dominican Republic relating to air transport between and beyond their respective territories

The Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,

and

the Dominican Republic, hereinafter "the Parties";

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air transport between their respective territories;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the market with minimal government interference and regulation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air transport between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest level of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- 1) "aeronautical authorities" means, in the case the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, the Minister of Tourism, Economic Affairs, Traffic and Telecommunication, responsible for aviation; and, in the case of the Dominican Republic, the Civil Aviation Board; or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by said authorities;
- 2) "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- 3) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
- 4) "agreed services" means air transportation on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- 5) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- 6) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
 - b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
- 7) "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
- 8) "international air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
- 9) "nationals", in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, means nationals of the Kingdom of the Netherlands who are formally registered as local citizens with the Dutch nationality in the municipal registry of Sint Maarten and, in the case of the Dominican Republic, means nationals of the Dominican Republic;
- 10) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- 11) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail in air transportation;
- 12) in the case of the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten, the terms "sovereignty" and "territory", in relation to a Party, shall have the meaning respectively assigned to them in Article 1 and 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 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;
- 13) "user charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

- 14) "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;
- 15) "multimodal air transport" means the public transportation by aircraft, and by one or more modes of surface transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- 16) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines 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. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.
3. The rights specified in paragraph 1, under a) and b) of this Article shall also be guaranteed to non-designated airlines of each Party.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.
5. Each Party shall grant, on a reciprocal basis, early approval for conducting operations charter services of the airline companies that are duly authorized by the other Party, in accordance with the applicable laws and regulations of each Party.
6. This Agreement excludes the exercise of commercial traffic rights by airlines of the Dominican Republic between Sint Maarten and the Netherlands (including the Caribbean part of the Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius and Saba)); between Sint Maarten and Curaçao; and between Sint Maarten and Aruba.
7. The exercise of fifth freedom traffic rights shall be subject to approval between the aeronautical authorities of both Parties.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate, by written notification through diplomatic channels, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Agreement for that Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated.
2. Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
 - a) for airlines of Sint Maarten, substantial ownership and effective control of that airline are vested to the Government of Sint Maarten, nationals of Sint Maarten as defined in Article 1, or both;
 - b) for airlines of the Dominican Republic, the airline is constituted in the territory of the Dominican Republic and the airline has its head office in that territory and the Dominican Republic has and maintains effective regulatory control of the airline;
 - c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
 - d) the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 and Article 7 of this Agreement.
3. Upon receipt of the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, a designated airline may, at any time, begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the applicable provisions of this Agreement and the internal regulations of each of the Parties.

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:
 - a) for airlines of Sint Maarten, substantial ownership and effective control of that airline are not vested to the Government of Sint Maarten, nationals of Sint Maarten as defined in Article 1, or both;
 - b) for airlines of the Dominican Republic, the airline is not constituted in the territory of the Dominican Republic and the airline does not have its head office in that territory and the Dominican Republic does not have and does not maintain effective regulatory control of the airline;
 - c) the airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.
 - d) the other Party is not maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 and Article 7 of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with the conditions referred to in subparagraph 1c) and d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 or Article 7 of this Agreement.

Article 5

Application of Laws

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

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation 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 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. Either Party may, in accordance with Article 15 of this Agreement, request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and the operation of airlines of that other Party. 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 this Article that are 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. Such consultations shall be held within thirty (30) days of that request.
3. In accordance with Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of an airline of a Party, to provide service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party, be subject to inspection by authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unnecessary delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations referred to in Article 33 of the Convention, the purpose of this inspection is to verify the validity of any kind of documents relating to the aircraft, the licensing of its crew, and the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the regulations established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to

such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further non-compliance.

4. Any action by one Party in accordance with paragraph 3 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties affirm 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, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of 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 any other Convention or Protocol on the safety of civil aviation which both parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, 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 and appropriate recommended practices established by ICAO and designated as Annexes to the Convention. The Parties shall require those operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators observe the security provisions as 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 and to take adequate measures to protect 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. 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. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken by one Party in accordance with this paragraph shall be discontinued once the other Party complies with the provisions on security in this Article.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The designated airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines 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 transportation.

3. Subject to the provisions of applicable safety, including the Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in Annex 6 and 17 of the Convention, the designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's 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 the 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.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the aeronautical authorities. Each airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues 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.

6. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as but not limited to blocked-space, codesharing or leasing arrangements, with:

- a) an airline or airlines of either Party;
 - b) an airline or airlines of a third country; and
 - c) a surface transportation provider of any country,
- provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authorization; and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

7. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by designated airlines of either Party, and the usual equipment, supplies, fuel and lubricants, and supplies in aircraft stores (including food, beverages and snacks) on board aircraft shall be exempt from customs duties and other duties or levies enforceable in the territory of the other Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft at the time of exportation.

2. The following items shall also be exempt from the same taxes and duties, except the remuneration for the service:

- a) supplies taken on board in the territory of either Party, within the limits fixed by the authorities of that Party, for consumption on board aircraft engaged in international air transport of the other Party;
- b) spare parts imported into the territory of a Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in international air transport by the designated airlines of the other Party;
- c) lubricants for aircraft operated by the airlines designated by the other party, and engaged in international air transport, even when these supplies are consumed during the flight over the territory of the Party in which they were shipped; and
- d) printed tickets, air waybills, any printed material bearing the emblem printed on the same airline, uniform and normal advertising material distributed without charge by the designated airlines.

3. The regular airborne equipment and materials and supplies on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Party without the approval of the customs authorities of that territory. In such cases they may be placed under surveillance by the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also apply in the event that the designated airlines of either Party have entered into agreements with other airlines on loan or transfer in the territory of the other Party of the usual equipment and other items mentioned in this Article, provided that the other airline or airlines enjoys/enjoy the same exemptions as the other Party.

5. Passengers in transit through the territory of any Party and their baggage shall be subject to the controls established by the applicable customs legislation. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes and levies imposed on imports.

6. The exemptions provided by this Article shall be granted in accordance with the procedures laid down by customs rules.

Article 10

Local Taxes

1. Gains arising from the operation of aircraft of a designated airline in international air transport, as well as goods and services to be supplied are taxable according to the laws of each Party.

2. In all charges, user charges imposed on 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 11

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international transport.

2. The applicable duties and rights for the use of airports, airport properties and other facilities and services, as well as any charges for the use of the air navigation facilities, communication and services, shall be established in accordance with the laws and regulations of each Party. 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. Neither Party shall, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14 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 the other 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 12

Fair Competition

Each designated airline shall have a non-discriminatory treatment and a healthy and fair environment to operate routes under this Agreement, under the competition laws of the Parties.

Article 13

Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline of the other Party to determine the frequency and capacity of the international air transportation 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 other parties, except where necessary for custom, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. The aeronautical authorities of the Parties may require that new services or modified services be registered for information before the start of their operation, not later than ten (10) days or such shorter period.

The registration of certain documents for information, required by the aeronautical authorities of one Party, should be simplified as much as possible. This also applies to the registration requirements and procedures applicable to the designated airlines of the other Party.

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

Article 14

Tariffs

1. Each Party shall allow tariffs for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

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

2. Tariffs for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by (1) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties; or (2) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including, in both cases, transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue to be in effect.

Article 15

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. 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 16

Settlement of Disputes

1. If a dispute arises between the Parties regarding the interpretation or application of this Agreement, except as indicated in Article 14 (Tariffs) and those that may arise under Articles 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) of this Agreement, the Aeronautical Authorities of the Parties shall try, in the first instance, to resolve it through consultations and negotiations.

2. If the Parties do not reach an agreement through consultations and negotiations between the Aeronautical Authorities, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the dispute cannot be settled through diplomatic channels, the dispute shall, at the request of either Party, be referred to a person(s) or body for decision by agreement of the Parties (mediation or arbitration). The method and procedure of mediation or arbitration shall be approved by both Parties.

Article 17

Amendments

1. If either of the Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any amendment to this Agreement agreed in such consultations 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 22 of this Agreement.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments to the route schedule in Annex I to this Agreement may be agreed upon between 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.

Article 18

Multilateral Agreement

If both Parties become parties to a Multilateral Agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult, in accordance with Article 15 of this Agreement, to determine whether this Agreement should be revised to take into account the Multilateral Agreement.

Article 19

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 sent simultaneously to ICAO.

2. This Agreement shall terminate at midnight, (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect, one year following the date of receipt of the written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement between the Parties before the end of this period.

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Applicability

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

Article 22

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 note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

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

DONE at Santo Domingo, this 13th day of May 2019, in two originals, in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence in the interpretation of this Agreement, the English text shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands, in respect of Sint Maarten,

STUART ANDREW JOHNSON

For the Dominican Republic,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Annex I

Route schedule

- 1) This route will be operated in both directions by the designated airlines of Sint Maarten:
 - a) Points in Sint Maarten via intermediate points to points in the Dominican Republic and points beyond.
 - b) For all-cargo service(s) between Dominican Republic and any point or points.
- 2) This route will be operated in both directions by the designated airlines of the Dominican Republic:
 - a) Points in the Dominican Republic via intermediate points to points in Sint Maarten and points beyond.
 - b) For all-cargo service(s) between Sint Maarten and any point or points.

General note

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) operate services, intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties, on the routes in any combination and in any order, on passenger flights, cargo or combined;
- d) omit stops at any point or points;
- e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- f) operate services to points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services.

Annex II

Charter Flights

- 1) The airlines of each Party shall have the right to carry international charter traffic for the transport of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, amongst others, a combination of passengers/cargo).
- 2) Each Party shall, on the basis of reciprocity, within the time limits set by the authorities of the Parties, without delay, respond to applications for non-regular or charter operations carried out by the airlines that are duly authorized by the other Party.
- 3) The provisions relating to the application of laws, grant of rights, recognition of certificates and licenses, safety, aviation security, user charges, customs duties, statistics and consultations, and all other relevant articles in this Agreement, including local tax rates, shall also be applied to non-scheduled flights or charter flights operated by the airlines of one Party to and from the territory of the other Party.

Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al transporte aéreo entre y más allá de sus respectivos territorios

El Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín,

y

la República Dominicana, de aquí en adelante referidos como «las Partes»;

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de promover el transporte aéreo entre sus respectivos territorios;

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 del mes de diciembre del año 1944;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado con una mínima interferencia y regulación por parte del gobierno;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar transporte aéreo entre y más allá de sus territorios respectivos;

Deseando asegurar el más alto nivel de seguridad operacional y seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se defina lo contrario, el término:

- 1) «autoridades aeronáuticas» significa, en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, el Ministro de Turismo, Asuntos Económicos, Tráfico y Telecomunicaciones, responsable de la aviación; y, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizados para realizar cualesquiera funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
- 2) «Acuerdo» significa este Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas del mismo;
- 3) «transporte aéreo» significa el transporte público que realiza una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, programado o chárter, por remuneración o alquiler;
- 4) «servicios acordados» significa transporte aéreo en las rutas especificadas para el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
- 5) «aerolínea designada» se refiere a una aerolínea designada y autorizada de acuerdo con el artículo 3 del presente Acuerdo;
- 6) «Convenio» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 del mes de diciembre del año 1944, que incluye:
 - a) cualquier enmienda que haya entrado en vigor bajo el artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes; y
 - b) cualquier Anexo o cualquier enmienda del mismo adoptada bajo el artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda estén, en un momento dado, en vigor para ambas Partes;
- 7) «costo total» significa el costo de proveer servicios, más un cargo razonable por concepto de gastos generales administrativos;
- 8) «transporte aéreo internacional» significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
- 9) «nacionales», en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, significa los nacionales del Reino de los Países Bajos que se encuentran formalmente registrados como ciudadanos locales con nacionalidad neerlandés en el registro municipal de San Martín y, en el caso de la República Dominicana, significa los nacionales de la República Dominicana;
- 10) «tarifa» significa cualquier pasaje, tasa o cargo que cobran las aerolíneas (incluidos sus agentes) por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluido el transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional, y las condiciones que rigen sobre la disponibilidad de dicho pasaje, tasa o cargo;
- 11) «parada sin fines comerciales» se refiere a un aterrizaje con cualquier propósito que no sea el de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo por vía de transporte aéreo;
- 12) en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, los términos «soberanía» y «territorio», con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y 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 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;
- 13) «carga de usuario» se refiere a un cargo impuesto a las aerolíneas para la provisión de las instalaciones o servicios aeroportuarios, del entorno aeroportuario, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, que incluyen los servicios e instalaciones relacionados;
- 14) «capacidad» significa la cantidad de servicios provistos bajo el Acuerdo, los cuales son generalmente medidos por el número de vuelos, asientos y toneladas de carga ofrecidos en un mercado, semanalmente o por otro período específico;
- 15) «transporte aéreo multimodal» se refiere al transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler;
- 16) «OACI» significa Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 2

Concesión de derechos

1. Cada una de las Partes concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las aerolíneas de la otra Parte lleven a cabo el transporte aéreo internacional:
 - a) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho de hacer paradas en su territorio sin fines comerciales; y
 - c) los derechos que de otro modo sean especificados en este Acuerdo.
2. En cualquier segmento o segmentos de las rutas arriba expresadas, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a los cambios, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de las aeronaves operadas, siempre que, con excepción de todos los servicios de transporte de carga, en dirección saliente, el transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte que vuela desde el territorio de domicilio de la aerolínea y, en dirección entrante, el transporte al territorio de domicilio de la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
3. Los derechos especificados en el párrafo 1, bajo a) y b) de este artículo también se les garantizarán a las aerolíneas no designadas de cada Parte.
4. Nada en este artículo será interpretado como que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte derechos para embarcar, en el territorio de la otra Parte, a pasajeros, equipaje, carga o correo a cambio de remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.
5. Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad, aprobación temprana para conducir operaciones de servicios chárter de las compañías aéreas que estén debidamente autorizadas por la otra Parte, de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables de cada Parte.
6. Este Acuerdo excluye el ejercicio de derechos de tráfico comercial por las aerolíneas de la República Dominicana entre San Martín y los Países Bajos (incluida la parte Caribeña de los Países Bajos (Bonaire, San Eustaquio y Saba)); entre San Martín y Curazao; y entre San Martín y Aruba.
7. Los derechos de tráfico de quinta libertad del aire estarán sujetos a la aprobación entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo 3

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita a través de los canales diplomáticos, una o más aerolíneas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Acuerdo para esa Parte y de retirar una designación o substituir por otra aerolínea una que haya sido previamente designada.
2. Cada Parte, al recibir solicitudes de una aerolínea perteneciente a la otra Parte, en la forma y la manera prescritas para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos adecuados con un mínimo de demora de procedimiento, siempre que:
 - a) para las aerolíneas de San Martín, la propiedad substancial y el control efectivo de la aerolínea están conferidos al Gobierno de San Martín, nacionales de San Martín como se define en el artículo 1, o ambos;
 - b) para las aerolíneas de la República Dominicana, la aerolínea esté constituida en el territorio de la República Dominicana y la aerolínea tenga su oficina principal en ese territorio, y la República Dominicana tenga el control efectivo regulatorio de la aerolínea;
 - c) la aerolínea esté cualificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones que normalmente se aplican a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que considera la solicitud o solicitudes; y
 - d) la otra Parte mantenga y administre las disposiciones establecidas en el artículo 6 y artículo 7 de este Acuerdo.
3. Al recibo de la autorización de operación referida en el párrafo 2 de este artículo, una aerolínea designada puede, en cualquier momento, comenzar a operar los servicios acordados, total o parcialmente, siempre que cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo y las regulaciones internas de cada una de las Partes.

Artículo 4

Revocación de autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea si:
 - a) para las aerolíneas de San Martín, la propiedad substancial y el control efectivo de la aerolínea no están conferidos al Gobierno de San Martín, nacionales de San Martín como se define en el artículo 1, o ambos;
 - b) para las aerolíneas de la República Dominicana, la aerolínea no esté constituida en el territorio de la República Dominicana y la aerolínea no tenga su oficina principal en éste territorio y la República Dominicana no tenga o no mantenga el control efectivo regulatorio efectivo de la aerolínea;
 - c) la aerolínea no ha cumplido las leyes y regulaciones referidas en el artículo 5 de este Acuerdo.
 - d) la otra Parte no mantiene y administra las disposiciones establecidas en el artículo 6 y artículo 7 de este Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar nuevos incumplimientos de las condiciones mencionadas en el subpárrafo 1 c) y d) de este artículo, los derechos establecidos en este artículo serán ejercidos únicamente después de haber consultado con la otra Parte.
3. Este artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de acuerdo con las disposiciones del artículo 6 o artículo 7 de este Acuerdo.

Artículo 5

Aplicación de las leyes

1. Las leyes y regulaciones de cualquier Parte respecto a la admisión de entrada en o la salida de su territorio de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional, o sobre la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser aplicados a la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte.
2. Durante la entrada, estadía o salida del territorio de una Parte, sus leyes y regulaciones de admisión o salida de su territorio, respecto de pasajeros, tripulación o carga transportados en una aeronave (incluidas las regulaciones relacionadas con la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, las regulaciones postales) deberán cumplirse por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá como válidos, con el propósito de operar el transporte aéreo provisto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte y que estén aún en vigor, siempre que los requerimientos de dichos certificados o licencias por lo menos equivalgan a los estándares mínimos que pueden ser establecidos de acuerdo con el Convenio. Cada Parte puede, no obstante, rehusar reconocer la validez para el propósito de sobrevolar o aterrizar dentro de su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por la otra Parte para sus propios nacionales.
2. Cualquier Parte, de acuerdo con el artículo 15 de este Acuerdo, podrá solicitar consultas respecto a los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación aérea, la aeronave y la operación de aerolíneas de esa otra Parte. Si como resultado de dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra con efectividad estándares y requerimientos de seguridad en las áreas referidas en este artículo que por lo menos deben ser equivalentes a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio, la otra Parte será notificada sobre dichas consideraciones y sobre los pasos que sea necesario tomar para cumplir dichos estándares mínimos, y la otra Parte tomará la acción correctiva adecuada. Dichas consultas se harán dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud.
3. De acuerdo con el artículo 16 del Convenio, además queda acordado que cualquier aeronave operada por o en nombre de una aerolínea de una Parte para proveer servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, puede, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause retrasos innecesarios en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones referidas en el artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de cualquier tipo de documento relacionado con la aeronave, la licencia de su tripulación y el equipo de la aeronave y las condiciones de la aeronave para que sean conformes a las

regulaciones establecidas de acuerdo con el Convenio. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o el permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, si la otra Parte no ha tomado la debida acción correctiva dentro de un tiempo razonable y de tomar acción inmediata respecto a dicha aerolínea o aerolíneas, antes de celebrar consultas, si la otra Parte no mantiene y administra los estándares mencionados y una acción inmediata es esencial para evitar incumplimientos futuros.

4. Cualquier acción de una Parte de acuerdo con el párrafo 3 de este artículo se suspenderá tan pronto como dejen de existir las bases de dicha acción.

Artículo 7

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el 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, adoptado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, adoptado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la supresión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, suplementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, adoptado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio o protocolo sobre la seguridad de la aviación civil al cual se hayan adherido ambas Partes.

2. Las Partes se proporcionarán, previa petición, toda la asistencia mutua que sea necesaria con el propósito de evitar actos de apoderamiento ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, de sus pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y las prácticas adecuadas recomendadas que han sido establecidas por la OACI y designadas como Anexos del Convenio. Las Partes requerirán que los operadores de aeronaves pertenecientes a sus registros, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal de negocios o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda que tales operadores observen las disposiciones de seguridad referidas en el párrafo 3 de este artículo requeridas por la otra Parte para entrar, salir y permanecer dentro del territorio de esa otra Parte, y tomará medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y los artículos llevados a mano, así como también la carga y las provisiones de la aeronave, antes de embarcar y desembarcar o durante dichas operaciones. Cada Parte además dará consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte respecto a medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitándose las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar con rapidez y seguridad dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones suficientes para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de dicha Parte. Cuando así lo exija una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier medida tomada de conformidad con este párrafo cesará en el momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones de seguridad de este artículo.

Artículo 8

Oportunidades comerciales

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte respecto a la entrada, residencia y empleo, a llevar y mantener en el territorio de la otra Parte personal administrativo, de ventas, técnico, operacional y otros empleados especializados necesarios para proveer el transporte aéreo.
3. De acuerdo con las disposiciones aplicables de seguridad, incluidas las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) contenidas en los Anexos 6 y 17 del Convenio, la aerolínea designada tendrá el derecho de realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte («autoasistencia») o, a opción de la aerolínea, seleccionar entre agentes que compitan para dichos servicios, totales o parciales. Los derechos solo estarán sujetos a las reglas internas de las Partes y las restricciones físicas que resulten de las consideraciones de seguridad del aeropuerto o de seguridad de la aviación. Cuando las leyes, regulaciones, normas internas, normas u obligaciones contractuales de una Parte impidan la autoasistencia, los servicios en tierra estarán disponibles equitativamente para todas las aerolíneas, los cargos estarán basados en los costos de los servicios provistos y tales servicios podrán compararse con la clase de servicio y la calidad de los servicios que tendrían si hubiera sido posible la autoasistencia.
4. Una aerolínea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo directamente en el territorio de la otra Parte y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, con la excepción de los casos específicamente previstos en las regulaciones de operaciones chárter de las autoridades aeronáuticas. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho transporte y cualquier persona tendrá libertad de comprar dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en otra moneda que sea libremente convertible.
5. Cada aerolínea tendrá el derecho de convertir y remitir a su país y, excepto cuando no sea compatible con las leyes o regulaciones generalmente aplicables, a cualquier otro país o países de su elección, a petición, los ingresos locales que superen las cantidades localmente desembolsadas. La conversión y la remisión serán permitidas sin demora, restricciones o impuestos gravados sobre ellas, al tipo de cambio que se aplique a las transacciones actuales y a las remisiones en la fecha en que la aerolínea realice la solicitud inicial de remisión.
6. Al operar o realizar los servicios autorizados bajo el presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una de las Partes podrá celebrar arreglos comerciales tales como, sin limitación, espacio-bloqueado, código-compartido o arreglos de arrendamiento con:
 - a) una aerolínea o aerolíneas de cualesquiera de las Partes;
 - b) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y
 - c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país,siempre que todos los participantes de dichos arreglos (i) mantengan la autorización correcta; y (ii) reúnan los requerimientos que normalmente se aplican en tales arreglos.
7. Las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes tendrán permiso, sin restricción, para emplear, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para transportar carga hacia y desde cualquier punto, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y para transportar carga en depósito bajo las leyes y regulaciones aplicables. Dicha carga, no importa si es movida por superficie o por aire, tendrá acceso al procesamiento aduanero y las instalaciones del aeropuerto. Las aerolíneas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proveer el mismo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un solo precio global por concepto de transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que no se induzca a error a los expedidores sobre los hechos relacionados con dicho transporte.

Artículo 9

Derechos y cargos de aduana

1. Las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes, y el equipo normal, los suministros, el combustible y los lubricantes, y las provisiones para tiendas de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas y aperitivos) estarán exentos de derechos arancelarios y otros impuestos o gravámenes aplicables en el territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave en el momento de exportación.

2. Los siguientes bienes también estarán exentos de pagar dichos impuestos y cargos, exceptuando la remuneración correspondiente al servicio:
 - a) suministros embarcados en el territorio de cualquier Parte, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte, para consumo a bordo de la aeronave que realiza el transporte aéreo internacional de la otra Parte;
 - b) piezas de repuesto importadas en el territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada en el transporte aéreo internacional por parte de la aerolínea designada de la otra Parte;
 - c) lubricantes a aeronaves operadas por las aerolíneas designadas por la otra Parte y operadas en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros hayan sido consumidos durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en que fueron embarcados; y
 - d) boletos impresos, conocimientos de embarque aéreo, cualquier material impreso que lleve el emblema impreso en la misma aerolínea, material uniforme y normal de publicidad distribuido sin cargo por las aerolíneas designadas.
3. El equipo regular transportado y los materiales y suministros a bordo de la aeronave de cualquier Parte podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduanales de ese territorio. En tales casos podrán ser colocados bajo supervisión de dichas autoridades hasta que sean re-exportados o se disponga de ellos de otra forma de acuerdo con las regulaciones aduanales.
4. Las exenciones provistas en este artículo también se aplicarán en el evento de que las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes hayan llegado a arreglos con otras aerolíneas sobre préstamo o traslado en el territorio de la otra Parte del equipo regular y otros bienes mencionados en este artículo, siempre y cuando la otra aerolínea o aerolíneas goce(n) de las mismas exenciones que la otra Parte.
5. Los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquier Parte y sus equipajes estarán sujetos a los controles que establecen las leyes aduanales aplicables. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduanales y otros impuestos y cargos cobrados sobre las importaciones.
6. Las exenciones provistas por este artículo serán otorgadas de acuerdo con los procedimientos establecidos por las leyes de aduana.

Artículo 10

Impuestos locales

1. Las ganancias surgidas de la operación de aeronaves de una aerolínea designada en el transporte aéreo internacional, así como los bienes y servicios ofrecidos serán objeto de tributación de acuerdo con las leyes de cada Parte.
2. En todos los cargos, los cargos de usuario impuestos por las autoridades competentes recaudadoras de impuestos de una Parte se aplicarán en una base no discriminatoria y en términos iguales a las aerolíneas de la otra Parte.
3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar duplicación de impuestos respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones de dicho acuerdo.

Artículo 11

Cargos de usuario

1. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan sobre las aerolíneas designadas de la otra Parte, cargos de usuario superiores a los que se impongan a sus propias aerolíneas que operan transporte internacional similar.
2. Las tasas y derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, propiedades y otras instalaciones y servicios del aeropuerto, así como cualquier cargo por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte. Los cargos de usuario impuestos por los organismos competentes de cada Parte sobre las aerolíneas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte fomentará consultas entre las autoridades competentes de su territorio y las aerolíneas que utilizan sus servicios e instalaciones.
4. Tampoco será considerado que, en los procedimientos de resolución de disputas de conformidad con el artículo 14 de este Acuerdo, ninguna de las Partes incumple una disposición de este artículo, a menos que (a) no realice una revisión del cargo o la práctica objeto de la queja por la otra Parte dentro de un período de

tiempo razonable; o (b) después de dicha revisión, no se den todos los pasos dentro de sus posibilidades para remediar cualquier cargo o práctica contradictorios con este artículo.

Artículo 12

Competencia leal

Cada aerolínea designada tendrá un tratamiento no discriminatorio y un entorno saludable y justo para operar las rutas bajo este Acuerdo, bajo las leyes de competencia de las Partes.

Artículo 13

Capacidad

1. Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada de la otra Parte determinar la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, de acuerdo con consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad de servicio, o los tipos de aeronaves utilizados por las aerolíneas designadas de cualesquiera de las otras partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduanas, técnicas, operacionales o medioambientales y bajo condiciones uniformes consistentes con el artículo 15 del Convenio

3. Las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán requerir que los nuevos servicios o los servicios modificados sean registrados para información antes del inicio de su operación, a más tardar diez (10) días o un período más corto. El registro de ciertos documentos para información, requeridos por las autoridades aeronáuticas de una Parte, deberá ser simplificado tanto como sea posible. Esto también se aplica al registro de requisitos y procedimientos de registro aplicables a las aerolíneas designadas de la otra Parte.

4. Ninguna de las Partes requerirá que sean presentados itinerarios, programas de vuelos chárter o planes operativos por parte de las aerolíneas de la otra Parte con fines de aprobación, excepto cuando sean requeridos, sobre una base no discriminatoria, para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente artículo o cuando sea especialmente autorizado en este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación con fines de información, la Parte minimizará las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios de transporte aéreo y las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 14

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las aerolíneas de ambas Partes fijen tarifas por concepto de transporte aéreo partiendo de consideraciones comerciales en el lugar del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a lo siguiente:

- a) prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
- b) protección de los consumidores contra tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- c) protección de las aerolíneas contra tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o soporte directo o indirecto del gobierno.

2. No se requerirá la presentación de las tarifas de transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante, lo que antecede, las aerolíneas de las Partes proveerán acceso inmediato a las autoridades aeronáuticas de las Partes, a petición, a información sobre tarifas históricas, existentes y propuestas, de una manera y con un formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

3. Ninguna de las Partes tomará ninguna acción unilateral para impedir que se inaugure o continúe una tarifa que se proponga cargar o ser cargada por (1) una aerolínea de cualquiera de las Partes para transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o (2) una aerolínea de una de las Partes para transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo, en ambos casos, el transporte sobre una base interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes opina que tal tarifa es inconsistente con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte la razón de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas serán realizadas a más tardar treinta (30) días después de recibir la solicitud, y las Partes cooperarán asegurando la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si las Partes alcanzan un acuerdo respecto a la tarifa sobre la cual ha sido notificada la insatisfacción, cada Parte utilizará sus mejores esfuerzos para que se aplique dicho acuerdo. En ausencia de dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará siendo vigente.

Artículo 15

Consultas

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en la fecha más temprana posible, pero a más tardar después de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde algo distinto.

Artículo 16

Arreglo de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo lo señalado en el artículo 14 (Tarifas) y aquellas que puedan surgir bajo los artículos 6 (Seguridad operacional) y 7 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, solucionarán la controversia a través de los canales diplomáticos.
3. Si la controversia no puede resolverse por los canales diplomáticos, la controversia se someterá, a petición de cualquiera de las Partes, a (una) persona(s) u órgano de decisión por acuerdo de las Partes (mediación o arbitraje). El método y el procedimiento de mediación o arbitraje serán aprobados por ambas Partes.

Artículo 17

Enmiendas

1. Si cualquiera de las Partes considera que es conveniente enmendar alguna disposición de este Acuerdo, puede solicitar consultas con la otra Parte. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes acuerden extender dicho período. Cualquier enmienda de este Acuerdo acordada en dichas consultas será acordada por las Partes y se efectuará mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tal enmienda entrará en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de este Acuerdo.
2. A pesar de las disposiciones contenidas en el párrafo 1 de este artículo, las enmiendas del cuadro de rutas en el Anexo I de este Acuerdo podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y confirmadas a través de un intercambio de notas diplomáticas, y entrarán en vigor en una fecha que será determinada en la nota diplomática. Esta excepción al párrafo 1 de este artículo no se aplicará en caso de que se añadan derechos de tráfico al Anexo I.

Artículo 18

Acuerdo multilateral

En caso de que ambas Partes sean partes de un acuerdo multilateral que trate asuntos cubiertos por este Acuerdo, dichas Partes consultarán, de acuerdo con el artículo 15 de este Acuerdo, para determinar si este Acuerdo debe de ser revisado para tomar en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 19

Terminación

1. Cualquier Parte puede, en cualquier momento, notificar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha notificación será enviada simultáneamente a la OACI.
2. Este Acuerdo terminará a medianoche, (en el lugar en que haya sido recibida la notificación dada a la otra Parte) al final de la temporada de tráfico vigente de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), un año después de la fecha de recibo de la notificación escrita de terminación, a menos que sea retirada tal notificación mediante acuerdo entre las Partes antes de finalizar este período.

Artículo 20

Registro con la OACI

Este Acuerdo y todas las enmiendas del mismo serán registrados con la OACI.

Artículo 21

Aplicabilidad

Respecto al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará a San Martín únicamente.

Artículo 22

Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha de recibo de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que todos los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo han sido completados.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, estando legalmente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado de este Acuerdo.

HECHO en Santo Domingo, el 13 día del mes de mayo del año 2019, en dos originales, en los idiomas inglés, neerlandés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier diferencia en la interpretación de este Acuerdo, prevalecerá el texto en el idioma inglés.

Por el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín,

STUART ANDREW JOHNSON

Por la República Dominicana,

MIGUEL VARGAS MALDONADO

Anexo I

Cuadro de ruta

- 1) Esta ruta será operada en ambas direcciones por las aerolíneas designadas de San Martín:
 - a) Puntos en San Martín vía puntos intermedios hacia puntos en la República Dominicana y puntos más allá.
 - b) Para todos los servicios de carga entre la República Dominicana y cualquier punto o puntos.
- 2) Esta ruta será operada en ambas direcciones por las aerolíneas designadas de la República Dominicana:
 - a) Puntos en la República Dominicana vía puntos intermedios hacia puntos en San Martín y puntos más allá.
 - b) Para todos los servicios de carga entre Sint Maarten y cualquier punto o puntos.

Nota general

Cada aerolínea designada puede, en cualquier vuelo o en todos los vuelos, a su propia elección:

- a) operar vuelos en cualquier o en ambas direcciones;
- b) combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
- c) operar servicios, intermedios y más allá de los puntos y puntos en los territorios de las Partes, en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden, en vuelos de pasajeros, carga o combinados;
- d) omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- e) transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
- f) operar servicios hacia puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, cambiando o sin cambiar de aeronave o de número de vuelo y mantener y promocionar dichos servicios al público como servicios completos.

Anexo II

Vuelos chárter

- 1) Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho a transportar tráfico internacional de tipo chárter para pasajeros (y el equipaje que los acompaña) y/o carga (incluidos, entre otros, una combinación de pasajeros/carga).
- 2) Cada Parte deberá, sobre una base de reciprocidad, responder sin demora, dentro de los plazos establecidos por las autoridades de las Partes, a las solicitudes de operaciones no regulares o chárter realizadas por las líneas aéreas que estén debidamente autorizadas por la otra Parte.
- 3) Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, concesión de derechos, reconocimiento de certificados y licencias, seguridad operacional, seguridad de la aviación, cargos de usuario, derechos y cargos de aduana, estadísticas y consultas y todos los demás artículos pertinentes en este Acuerdo, incluidos los tipos impositivos locales, también deberán aplicarse a vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

D. PARLEMENT

Het Verdrag, met Bijlagen, heeft 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 22 van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum van ontvangst van de laatste nota in de diplomatieke notawisseling tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle noodzakelijke procedures voor de inwerkingtreding van dit Verdrag zijn voltooid.

Uitgegeven de tweeëntwintigste juli 2019.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

S.A. BLOK