

**VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE
DOMINICAANSE REPUBLIEK INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA HUN
ONDSCHIEDEN GRONDGBIEDEN**

PREAMBULE

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Dominicaanse Republiek, hierna te noemen de partijen;

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

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

Inleiding

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:
 - a. wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; en, wat de Dominicaanse Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst;
 - b. wordt onder "overeengekomen dienst" en "omschreven route" verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;
 - c. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van dit Verdrag of de Bijlage;
 - d. hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder "verandering van luchtvaartuig" verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer sectoren van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opengesteld voor ondertekening te

Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;

- g. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- h. wordt onder "boordproviand" verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- i. wordt onder "tarief" verstaan elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
 - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
 - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
- j. voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, hebben de begripsomschrijvingen "soevereiniteit" en "grondgebied", in relatie tot een Partij, de betekenis die daaraan respectievelijk wordt toegekend in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

voor wat betreft de Dominicaanse Republiek, hebben de begripsomschrijvingen "soevereiniteit" en "grondgebied", in relatie tot een Staat, de betekenis in overeenstemming met de bepalingen in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago; Soevereiniteit: "De Verdragsluitende Staten erkennen dat elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied."; Grondgebied: "In relatie tot een Staat wordt geacht te omvatten het grondgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren en het luchtruim daarboven welke staan onder de soevereiniteit van die Staat.";

- k. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
- l. wordt onder "capaciteit" verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
- m. wordt onder "lidstaat van de Europese Unie" verstaan een staat die nu of in de toekomst verdragsluitende partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;


- n. wordt onder het "Caribische deel van Nederland" verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder "Nederland" verstaan:
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. wordt onder "inwoners van het Caribische deel van Nederland" verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

HOOFDSTUK II **Doelstellingen**

Artikel 2 *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij:
- a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
 - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer, respectievelijk het laden en lossen van passagiers, bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere partij (cabotage).
3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij die niet zijn aangewezen onder artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten als omschreven in de onderdelen a en b van het eerste lid van dit artikel.

Artikel 3 *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten met elk type luchtvaartuig in elke configuratie op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke partij onverwijld aan de aldus door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de vereiste exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
- 

a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

- i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van Nederland gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
- ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
- iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.

b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

- i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
- ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
- iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.

c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:

- i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de wetgeving van de Dominicaanse Republiek; en
- ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
- iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van deze staat,

en dat:

- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast;
- e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) in staat is (zijn) te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtdiensten.

2. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk

moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

*Artikel 4
Intrekking en schorsing van vergunningen*

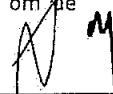
1. Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Nederland overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
 - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
 - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde Dominicaanse wetgeving; of
 - ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de staat en/of van onderdanen van deze staat.
 - d. die luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
 - e. de andere partij de in artikel 15 (Veiligheid) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast;

- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij heeft nagelaten ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunning beoordeelt, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;
 - g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.
3. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Tenzij anders is overeengekomen door de partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.
 4. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de partijen de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te beperken of hiaraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III **Commerciële bepalingen**

Artikel 5 *Tarieven*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Elk van de partijen mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door
 - a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen, of
 - b. een luchtvaartmaatschappij van de ene partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere partij en dat van een ander land.
4. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de partijen werken samen om te



informatie te verkrijgen die nodig is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het nieuwe tarief niet van kracht.

Artikel 6
Commerciële activiteiten

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

5. a. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de overeengekomen routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen, met:
- i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde partij;
 - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
 - iv. een aanbieder van vrachtdiensten over land en/of water van elk land.
- b. De uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
- c. Alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
- d. De totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
- e. Bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat.
- f. Deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.
6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren.
7. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan (kunnen) ervoor kiezen zelf haar (hun) vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtdiensten. Deze intermodale diensten kunnen worden

aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

Artikel 7
Verandering van luchtvaartuig

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

Artikel 8
Eerlijke concurrentie

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij nadelig beïnvloeden uit te bannen.
3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of verband houdend met het milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van

bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer voor die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV **Financiële bepalingen**

Artikel 9 *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale belastingen en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.
2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij, uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.
4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer (een) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij contracten heeft (hebben) gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere partij, voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.
5. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, toeslagen, rechten of heffingen te heffen over brandstof geleverd op het grondgebied van het Europese deel van Nederland voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Dominicaanse Republiek dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en een ander punt op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 10 *Gebruikersheffingen*

De kosten en heffingen die worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, haar faciliteiten en andere voorzieningen en diensten, alsmede

alle heffingen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie, communicatie en facilitaire diensten, worden vastgesteld in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke partij.

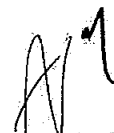
In alle gevallen zullen deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij niet hoger zijn dan de heffingen die opgelegd worden aan hun eigen luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale diensten exploiteren (beginsel van non-discriminatie, artikel 15 van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

Artikel 11
Dubbele belasting

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

Artikel 12
Overmaking van gelden

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



4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

HOOFDSTUK V **Bepalingen betreffende regelgeving**

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

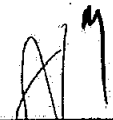
1. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of namens bemanningen of passagiers en/of vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, zodra deze het grondgebied van de genoemde partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde partij hebben verlaten.
3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.
4. Geen van de partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.
5. Elke partij verschaft de andere partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

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

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



Artikel 15
Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een mogelijk overeen te komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.
3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, aan boord en rond het luchtvaartuig, om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.
4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:
 - a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
 - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en toegepast,staat het de partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan of niet zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.
5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie, een reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.
7. Elke maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Elke partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en alle andere diensten die nodig zijn voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 16
Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart dat of die voor beide partijen bindend wordt.
6. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
7. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
8. De partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing

zijn op de partijen. Elke partij verlangt van haar luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten op haar grondgebied dat zij handelen in overeenstemming met dergelijke bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

9. Elke partij stemt ermee in dat van haar luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het vierde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere partij. Bij vertrek uit of verblijf op het grondgebied van Nederland wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in de Dominicaanse Republiek. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve beveiligingsmaatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen en voor het controleren van passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviant vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart worden aangepast. Elke partij stemt ermee in dat de bepalingen inzake beveiliging die door de andere partij worden voorgeschreven voor het vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij in acht worden genomen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
10. Met volledige inachtneming van en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit, kan een partij beveiligingsmaatregelen aannemen voor de binnenkomst op haar grondgebied. Waar mogelijk houdt deze partij rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en de mogelijke zienswijze van de andere partij. Elke partij erkent evenwel dat niets in dit artikel afbreuk doet aan het recht van een partij een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te weigeren. Een partij kan noodmaatregelen treffen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden. De andere partij wordt onverwijld van dergelijke maatregelen in kennis gebracht.
11. Onverminderd de noodzaak onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, een partij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer beoordeelt, en, tenzij de wet hieraan beperkingen stelt, bij het vaststellen van de maatregelen die gezien deze beveiligingsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze veiligheidsfactoren rekening houdt.
12. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere partij aanvaarde beveiligingsnormen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan die partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere partij. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunning en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Indien zulks noodzakelijk is.

vanwege een noodgeval, kan een partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI Procedurale bepalingen

Artikel 17 Dienstregeling

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

Artikel 18 Chartervluchten/niet-geregelde vluchten

1. Elke partij verleent, krachtens het beginsel van wederkerigheid, de door de andere partij naar behoren gemachtigde luchtvaartmaatschappijen onverwijld vergunning niet-geregelde vluchten of chartervluchten uit te voeren, in overeenstemming met de nationale regelgeving van de partijen en de bepalingen van dit Verdrag.
2. De bepalingen inzake de toepassing van wetten, veiligheidsnormen, bewijzen en vergunningen, beveiliging van de luchtvaart, douanerechten en andere heffingen, heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten, vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, gronddiensten, verkoop en overmaking van gelden, belasting en overleg van dit Verdrag zijn eveneens van toepassing op chartervluchten en overige niet-geregelde vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij naar of vanaf het grondgebied van de andere partij en op de luchtvaartmaatschappij die deze vluchten exploiteert.

Artikel 19 Overleg en wijziging

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

Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel geldt niet in het geval vrijheidsrechten aan de Bijlage worden toegevoegd.

Artikel 20
Regeling van geschillen

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

HOOFDSTUK VII
Slotbepalingen

Artikel 21
Duur en beëindiging

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

Artikel 22
Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.



Artikel 23
Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

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

Artikel 24
Toepasselijkheid van dit verdrag

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

Artikel 25
Inwerkingtreding

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

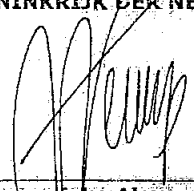
TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

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

**VOOR DE DOMINICAANSE
REPUBLIC**


Miguel Vargas
Minister van Buitenlandse Zaken

**VOOR HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN**


Antoinette Alexandra Verrijs
Buitengewone ambassadeur
en Gevolmachtigde van
Koninkrijk der Nederlanden

Bijlage: Routetabel

Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

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

2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Dominicaanse Republiek:

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

Noot 1:

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

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op de grondgebieden van de partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen;
- i. verkeer in transit via het grondgebied van de andere partij verrichten; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

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

**VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE
DOMINICAANSE REPUBLIEK INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA HUN
ONDSCHIEDEN GRONDGBIEDEN**

PREAMBULE

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Dominicaanse Republiek, hierna te noemen de partijen;

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

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

**HOOFDSTUK I
Inleiding**

*Artikel 1
Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:
 - a. wordt onder "luchtvaartautoriteiten" verstaan wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Waterstaat; en, wat de Dominicaanse Republiek betreft, de Burgerluchtvaartdienst;
 - b. wordt onder "overeengekomen dienst" en "omschreven route" verstaan respectievelijk een internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de Bijlage bij dit Verdrag;
 - c. wordt onder "Verdrag" verstaan dit Verdrag en de Bijlage erbij, alsmede elke wijziging van dit Verdrag of de Bijlage;
 - d. hebben "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden" de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder "verandering van luchtvaartuig" verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer sectoren van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder "het Verdrag van Chicago" verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, opgesteld voor ondertekening te

Chicago op 7 december 1944, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;

- g. wordt onder "aangewezen luchtvaartmaatschappij" verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
- h. wordt onder "boordproviand" verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
- i. wordt onder "tarief" verstaan elk bedrag, exclusief heffingen door de overheid, dat door de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via haar agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:
 - i. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief; en
 - ii. de heffingen en voorwaarden voor alle bij dergelijk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;
- j. voor wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, hebben de begripsomschrijvingen "soevereiniteit" en "grondgebied", in relatie tot een Partij, de betekenis die daaraan respectievelijk wordt toegekend in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago;

voor wat betreft de Dominicaanse Republiek, hebben de begripsomschrijvingen "soevereiniteit" en "grondgebied", in relatie tot een Staat, de betekenis in overeenstemming met de bepalingen in artikel 1 en artikel 2 van het Verdrag van Chicago; Soevereiniteit: "De Verdragsluitende Staten erkennen dat elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied."; Grondgebied: "In relatie tot een Staat wordt geacht te omvatten het grondgebied en de daaraan grenzende territoriale wateren en het luchtruim daarboven welke staan onder de soevereiniteit van die Staat.";

- k. wordt onder "gebruikersheffing" verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
- l. wordt onder "capaciteit" verstaan de combinatie van de frequentie per week en (de configuratie van) het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden;
- m. wordt onder "lidstaat van de Europese Unie" verstaan een staat die nu of in de toekomst verdragsluitende partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;



- n. wordt onder het "Caribische deel van Nederland" verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder "Nederland" verstaan
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. wordt onder "inwoners van het Caribische deel van Nederland" verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.


HOOFDSTUK II

Doelstellingen

Artikel 2 *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij, behoudens andersluidende bepalingen in de Bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij:
- a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
 - c. ~~terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het internationale vervoer, respectievelijk het laden en lossen van passagiers, bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd.~~
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere partij (cabotage).
3. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij die niet zijn aangewezen onder artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag, genieten eveneens de rechten als omschreven in de onderdelen a en b van het eerste lid van dit artikel.

Artikel 3 *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke partij heeft het recht langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten met elk type luchtvaartuig in elke configuratie op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke partij onverwijld aan de aldus door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de vereiste exploitatievergunningen met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
- 

- a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van Nederland gevestigd is overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
 - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de wetgeving van de Dominicaanse Republiek; en
 - ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van onderdanen van deze staat,

en dat:

- d. de regering die de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst de in artikel 15 (Veiligheid) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag vervatte normen handhaaft en toepast;
 - e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) in staat is (zijn) te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationaal luchtdiensten.
2. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk

moment geheel of ten dele een aanvāng maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft.

*Artikel 4
Intrekking en schorsing van vergunningen*

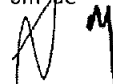
1. Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Nederland overeenkomstig het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten.
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
 - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit.
 - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Dominicaanse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde Dominicaanse wetgeving; of
 - ii. de staat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de staat en/of van onderdanen van deze staat.
 - d. die luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 13 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
 - e. de andere partij de in artikel 15 (Veiligheid) van dit Verdrag vervatte normen niet handhaaft en toepast;

- f. een dergelijke luchtvaartmaatschappij heeft nagelaten ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunning beoordeelt, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;
 - g. de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.
3. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Tenzij anders is overeengekomen door de partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.
 4. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de partijen de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met de bepalingen van artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III **Commerciële bepalingen**

Artikel 5 *Tarieven*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen tarieven voor luchtvervoer vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire tarieven of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of restrictief zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn als gevolg van rechtstreekse of indirecte overheidssteun.
2. Elk van de partijen mag kennisgeving of indiening voorschrijven van door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in rekening te brengen tarieven. De tarieven blijven van kracht, tenzij ze worden afgekeurd overeenkomstig het derde lid van dit artikel.
3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een tarief dat wordt berekend of voorgesteld door
 - a. een luchtvaartmaatschappij van een van beide partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de partijen, of
 - b. een luchtvaartmaatschappij van de ene partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere partij en dat van een ander land.
4. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijk tarief onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de partijen werken samen om de




informatie te verkrijgen die nodig is voor een redelijke oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken ten aanzien van een tarief waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om deze regeling uit te voeren. Bij gebreke van dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft het nieuwe tarief niet van kracht.

*Artikel 6
Commerciële activiteiten*

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



5. a. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de overeengekomen routes, kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen, met:
 - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde partij;
 - ii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, met inbegrip van binnenlandse code-sharing;
 - iii. de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
 - iv. een aanbieder van vrachtvervoer over land en/of water van elk land.
 - b. De uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezitten de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
 - c. Alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerkingsregelingen bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen.
 - d. De totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
 - e. Bij het aanbieden van luchtdiensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het tijdstip van de verkoop op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat.
 - f. Deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.
6. Niettegenstaande andere bepalingen van dit Verdrag, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en indirecte aanbieders van luchtvervoer van beide partijen onverminderd toegestaan ten behoeve van internationaal luchtvervoer gebruik te maken van vervoer over land en/of water voor passagiers, bagage, vracht en post naar of vanuit punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en vanaf alle luchthavens met douanevoorzieningen en waar van toepassing met inbegrip van het recht vracht en post onder douanetoezicht met inachtneming van de toepasselijke wetten en voorschriften te vervoeren.
 7. Deze passagiers, bagage, vracht en post, ongeacht of deze over land en/of water of door de lucht worden vervoerd, worden toegelaten tot de douaneafhandeling en douanevoorzieningen op de luchthaven. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) kan (kunnen) ervoor kiezen zelf haar (hun) vervoer over land en/of water te verrichten of door middel van regelingen met andere vervoerders over land en/of water, met inbegrip van vervoer over land en/of water geëxploiteerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Deze intermodale diensten kunnen worden



aangeboden tegen een allesomvattende prijs voor het vervoer door de lucht en over land en/of water tezamen, mits de passagiers en vervoerders niet worden misleid ten aanzien van de feiten aangaande dergelijk vervoer.

8. De in dit artikel genoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere partij. Wat betreft het Europese deel van Nederland is het van toepassing zijnde recht van de Europese Unie daarbij inbegrepen.

*Artikel 7
Verandering van luchtvaartuig*

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

*Artikel 8
Eerlijke concurrentie*

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij nadelig beïnvloeden uit te bannen.
3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of verband houdend met het milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij verplichte voorrangsverlening (first-refusal requirement), proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van

bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer voor die niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV **Financiële bepalingen**

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale belastingen en heffingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.
2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij, uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerstgenoemde partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.
4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer (een) aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij contracten heeft (hebben) gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere partij, voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.
5. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, toeslagen, rechten of heffingen te heffen over brandstof geleverd op het grondgebied van het Europese deel van Nederland voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Dominicaanse Republiek dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en een ander punt op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 10

Gebruikersheffingen

De kosten en heffingen die worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, haar faciliteiten en andere voorzieningen en diensten, alsmede

alle heffingen voor het gebruik van luchtnavigatie, communicatie en facilitaire diensten, worden vastgesteld in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke partij.

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

Artikel 11
Dubbele belasting

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

Artikel 12
Overmaking van gelden

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



4. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke partij heeft (hebben) het recht de feitelijke overmaking te verrichten zodra de toestemming is verkregen.

HOOFDSTUK V **Bepalingen betreffende regelgeving**

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van een van de partijen met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine, worden nageleefd door of namens bemanningen of passagiers en/of vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, zodra deze het grondgebied van de genoemde partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde partij hebben verlaten.
3. Passagiers, bagage, vracht en post in doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.
4. Geen van de partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.
5. Elke partij verschaft de andere partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

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

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



Artikel 15
Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere partij nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een mogelijk overeen te komen langere termijn, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.
3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, aan boord en rond het luchtvaartuig, om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.
4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:
 - a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
 - b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en toegepast,staat het de partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke de bewijzen of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan of niet zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.
5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie van een luchtvaartuig in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie, een reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.
7. Elke maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd, zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Elke partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en alle andere diensten die nodig zijn voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

Artikel 16
Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsmede elk ander verdrag inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart dat of die voor beide partijen bindend wordt.
6. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
7. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.
8. De partijen handelen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago, voor zover deze beveiligingsbepalingen van toepassing

zijn op de partijen. Elke partij verlangt van haar luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten op haar grondgebied dat zij handelen in overeenstemming met dergelijke bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart.

9. Elke partij stemt ermee in dat van haar luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat deze de in het vierde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere partij. Bij vertrek uit of verblijf op het grondgebied van Nederland wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart in acht nemen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie. Voor het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de Dominicaanse Republiek wordt van luchtvaartmaatschappijen verlangd dat zij de bepalingen inzake veiligheid van de luchtvaart in acht nemen overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in de Dominicaanse Republiek. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve beveiligingsmaatregelen worden genomen ter bescherming van luchtvaartuigen en voor het controleren van passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden en dat deze maatregelen bij toenemende dreiging tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart worden aangepast. Elke partij stemt ermee in dat de bepalingen inzake beveiliging die door de andere partij worden voorgeschreven voor het vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij in acht worden genomen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.
10. ~~Met volledige inachtneming van en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit, kan een partij beveiligingsmaatregelen aannemen voor de binnenkomst op haar grondgebied. Waar mogelijk houdt deze partij rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en de mogelijke zienswijze van de andere partij. Elke partij erkent evenwel dat niets in dit artikel afbreuk doet aan het recht van een partij een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te weigeren. Een partij kan noodmaatregelen treffen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden. De andere partij wordt onverwijld van dergelijke maatregelen in kennis gebracht.~~
11. Onverminderd de noodzaak onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, een partij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer beoordeelt, en, tenzij de wet hieraan beperkingen stelt, bij het vaststellen van de maatregelen die gezien deze beveiligingsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze veiligheidsfactoren rekening houdt.
12. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere partij aanvaarde beveiligingsnormen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan die partij verzoeken om onverwijld overleg met de andere partij. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na de datum van een dergelijk verzoek tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het intrekken, schorsen of beperken van de exploitatievergunning en de technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Indien zulks noodzakelijk is

RM

vanwege een noodgeval, kan een partij voor het verstrijken van vijftien (15) dagen tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI Procedurale bepalingen

Artikel 17 Dienstregeling

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

Artikel 18 Chartervluchten/niet-geregelde vluchten

1. Elke partij verleent, krachtens het beginsel van wederkerigheid, de door de andere partij naar behoren gemachtigde luchtvaartmaatschappijen onverwijld vergunning niet-geregelde vluchten of chartervluchten uit te voeren, in overeenstemming met de nationale regelgeving van de partijen en de bepalingen van dit Verdrag.
2. De bepalingen inzake de toepassing van wetten, veiligheidsnormen, bewijzen en vergunningen, beveiliging van de luchtvaart, douanerechten en andere heffingen, heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten, vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, gronddiensten, verkoop en overmaking van gelden, belasting en overleg van dit Verdrag zijn eveneens van toepassing op chartervluchten en overige niet-geregelde vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij naar of vanaf het grondgebied van de andere partij en op de luchtvaartmaatschappij die deze vluchten exploiteert.

Artikel 19 Overleg en wijziging

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

Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten van de partijen worden overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling worden bevestigd, en treden in werking op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel geldt niet in het geval vrijheidsrechten aan de Bijlage worden toegevoegd.

Artikel 20

Regeling van geschillen

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

HOOFDSTUK VII
Slotbepalingen

Artikel 21

Duur en beëindiging

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

Artikel 22

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 23
Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

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

Artikel 24
Toepasselijkheid van dit verdrag

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

Artikel 25
Inwerkingtreding

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

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

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

**VOOR DE DOMINICAANSE
REPUBLIEK**

Miguel Vargas
Minister van Buitenlandse Zaken

**VOOR HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN**

Antemieke Alexandra Verrijp
Buitengewone ambassadeur
en Gevoinachtigde van
Koninkrijk der Nederlanden

Bijlage: Routetabel

Routetabel

1. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

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

2. Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Dominicaanse Republiek:

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

Noot 1:

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

- a. vluchten exploiteren in een of beide richtingen;
- b. een of alle diensten op het grondgebied van de andere partij beëindigen;
- c. verschillende vluchtnummers in een vlucht combineren;
- d. elke combinatie en in elke volgorde punten aandoen op de grondgebieden van de partijen, punten daartussen en verder gelegen punten;
- e. landingen op een of meer punten overslaan;
- f. op elk punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overbrengen naar een ander van haar luchtvaartuigen;
- g. punten aandoen achter elk punt op haar grondgebied met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer en adverteren met deze diensten en deze aanbevelen als doorgaande diensten;
- h. tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen;
- i. verkeer in transit via het grondgebied van de andere partij verrichten; en
- j. ongeacht de herkomst ervan verkeer combineren in hetzelfde luchtvaartuig,

zonder geografische of richtingsbeperkingen en zonder verlies van enig recht anderszins uit hoofde van dit Verdrag vervoer te verrichten, met dien verstande dat de dienst begint of eindigt op het grondgebied van het land dat de luchtvaartmaatschappij(en) aanwijst.

Noot 2:

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

THE MINISTER
OF FOREIGN AFFAIRS
OF THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS,

Considering that it is desirable that an Agreement be concluded between the Kingdom of the Netherlands and the Dominican Republic for Air Services between and beyond their respective Territories,

HAS DECIDED

to designate as plenipotentiary of the Kingdom of the Netherlands, Mrs Annemieke Alexandra Verrijp, Ambassador extraordinary and plenipotentiary at Santo Domingo, with a view to signing the said Agreement.

Signed and sealed at The Hague, 14 MARCH 2019



