

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS, RESPECTO A SAN MARTÍN, Y LA REPÚBLICA DOMINICANA RESPECTO AL TRANSPORTE AÉREO ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS**

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

y

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

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

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

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

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

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

Han acordado lo siguiente:

*Artículo 1*  
*Definiciones*

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

1. "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, el Ministro de Turismo, Asuntos Económicos, Tráfico y Telecomunicaciones, responsable de la aviación; y, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil; o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizados para realizar cualesquiera funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas del mismo;
3. "transporte aéreo" significa el transporte público que realiza una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, programado o chárter, por remuneración o alquiler;
4. "servicios acordados" significa transporte aéreo en las rutas especificadas para el transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;
5. "aerolínea designada" se refiere a una aerolínea designada y autorizada de acuerdo con el artículo 3 del presente Acuerdo;
6. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 del mes de diciembre del año 1944, que incluye:
  - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor bajo el artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes; y
  - b. cualquier Anexo o cualquier enmienda del mismo adoptada bajo el artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda estén, en un momento dado, en vigor para ambas Partes;
7. "costo total" significa el costo de proveer servicios, más un cargo razonable por concepto de gastos generales administrativos;
8. "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

9. "nacionales", en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, significa los nacionales del Reino de los Países Bajos que se encuentran formalmente registrados como ciudadanos locales con nacionalidad neerlandés en el registro municipal de San Martín y, en el caso de la República Dominicana, significa los nacionales de la República Dominicana;
10. "tarifa" significa cualquier pasaje, tasa o cargo que cobran las aerolíneas (incluidos sus agentes) por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluido el transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional, y las condiciones que rigen sobre la disponibilidad de dicho pasaje, tasa o cargo;
11. "parada sin fines comerciales" se refiere a un aterrizaje con cualquier propósito que no sea el de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo por vía de transporte aéreo;
12. en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y 2 del Convenio;  
  
en el caso de la República Dominicana, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y 2 del Convenio: Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Territorio: Con relación a un Estado designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado;
13. "cargo de usuario" se refiere a un cargo impuesto a las aerolíneas para la provisión de las instalaciones o servicios aeroportuarios, del entorno aeroportuario, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, que incluyen los servicios e instalaciones relacionados;
14. "capacidad" significa la cantidad de servicios provistos bajo el Acuerdo, los cuales son generalmente medidos por el número de vuelos, asientos y toneladas de carga ofrecidos en un mercado, semanalmente o por otro período específico;
15. "transporte aéreo multimodal" se refiere al transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler;
16. "OACI" significa Organización de Aviación Civil Internacional.

*Artículo 2*  
*Concesión de derechos*

1. Cada una de las Partes concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las aerolíneas de la otra Parte lleven a cabo el transporte aéreo internacional:
  - a. el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
  - b. el derecho de hacer paradas en su territorio sin fines comerciales; y
  - c. los derechos que de otro modo sean especificados en este Acuerdo.
2. En cualquier segmento o segmentos de las rutas arriba expresadas, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a los cambios, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de las aeronaves operadas, siempre que, con excepción de todos los servicios de transporte de carga, en dirección saliente, el transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte que vuela desde el territorio de domicilio de la aerolínea y, en dirección entrante, el transporte al territorio de domicilio de la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
3. Los derechos especificados en el párrafo 1, bajo a) y b) de este artículo también se les garantizarán a las aerolíneas no designadas de cada Parte.

4. Nada en este artículo será interpretado como que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte derechos para embarcar, en el territorio de la otra Parte, a pasajeros, equipaje, carga o correo a cambio de remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.
5. Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad, aprobación temprana para conducir operaciones de servicios chárter de las compañías aéreas que estén debidamente autorizadas por la otra Parte, de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables de cada Parte.
6. Este Acuerdo excluye el ejercicio de derechos de tráfico comercial por las aerolíneas de la República Dominicana entre San Martín y los Países Bajos (incluida la parte Caribeña de los Países Bajos (Bonaire, San Eustaquio y Saba)); entre San Martín y Curazao; y entre San Martín y Aruba.
7. Los derechos de tráfico de quinta libertad del aire estarán sujetos a la aprobación entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

*Artículo 3  
Designación y autorización*

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

*Artículo 4  
Revocación de autorización*

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea si:
  - a) para las aerolíneas de San Martín, la propiedad substancial y el control efectivo de la aerolínea no están conferidos al Gobierno de San Martín, nacionales de San Martín como se define en el artículo 1, o ambos;
  - b) para las aerolíneas de la República Dominicana, la aerolínea no esté constituida en el territorio de la República Dominicana y la aerolínea no tenga su oficina principal en éste territorio y la República Dominicana no tenga o no mantenga el control efectivo regulatorio efectivo de la aerolínea;

- c) la aerolínea no ha cumplido las leyes y regulaciones referidas en el artículo 5 de este Acuerdo.
  - d) la otra Parte no mantiene y administra las disposiciones establecidas en el artículo 6 y artículo 7 de este Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar nuevos incumplimientos de las condiciones mencionadas en el subpárrafo 1 c) y d) de este artículo, los derechos establecidos en este artículo serán ejercidos únicamente después de haber consultado con la otra Parte.
  3. Este artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de acuerdo con las disposiciones del artículo 6 o artículo 7 de este Acuerdo.

*Artículo 5  
Aplicación de las leyes*

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

*Artículo 6  
Seguridad operacional*

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

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

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

*Artículo 7*  
*Seguridad de la aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, adoptado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, adoptado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la supresión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, suplementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, adoptado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio o protocolo sobre la seguridad de la aviación civil al cual se hayan adherido ambas Partes.
2. Las Partes se proporcionarán, previa petición, toda la asistencia mutua que sea necesaria con el propósito de evitar actos de apoderamiento ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, de sus pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y las prácticas adecuadas recomendadas que han sido establecidas por la OACI y designadas como Anexos del Convenio. Las Partes requerirán que los operadores de aeronaves pertenecientes a sus registros, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal de negocios o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda que tales operadores observen las disposiciones de seguridad referidas en el párrafo 3 de este artículo requeridas por la otra Parte para entrar, salir y permanecer dentro del territorio de esa otra Parte, y tomará medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y los artículos llevados a mano, así como también la carga y las provisiones de la aeronave, antes de embarcar y desembarcar o durante dichas operaciones. Cada Parte además dará consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte respecto a medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitándose las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar con rapidez y seguridad dicho incidente o amenaza.
6. Cuando una Parte tenga razones suficientes para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si no se alcanza un acuerdo

satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de dicha Parte. Cuando así lo exija una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier medida tomada de conformidad con este párrafo cesará en el momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones de seguridad de este artículo.

*Artículo 8*  
*Oportunidades comerciales*

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

transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para transportar carga hacia y desde cualquier punto, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y para transportar carga en depósito bajo las leyes y regulaciones aplicables. Dicha carga, no importa si es movida por superficie o por aire, tendrá acceso al procesamiento aduanero y las instalaciones del aeropuerto. Las aerolíneas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proveer el mismo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un solo precio global por concepto de transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que no se induzca a error a los expedidores sobre los hechos relacionados con dicho transporte.

*Artículo 9*  
*Derechos y cargos de aduana*

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

Sy.

1

*Artículo 10*  
*Impuestos locales*

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

*Artículo 11*  
*Cargos de usuario*

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

*Artículo 12*  
*Competencia leal*

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

*Artículo 13*  
*Capacidad*

1. Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada de la otra Parte determinar la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, de acuerdo con consideraciones comerciales del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad de servicio, o los tipos de aeronaves utilizados por las aerolíneas designadas de cualesquiera de las otras partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduanas, técnicas, operacionales o medioambientales y bajo condiciones uniformes consistentes con el artículo 15 del Convenio
3. Las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán requerir que los nuevos servicios o los servicios modificados sean registrados para información antes del inicio de su operación, a más tardar diez (10) días o un período más corto. El registro de ciertos documentos para información, requeridos por las autoridades aeronáuticas de una Parte, deberá ser simplificado tanto como sea posible. Esto también se aplica al registro de requisitos y procedimientos de registro aplicables a las aerolíneas designadas de la otra Parte.

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

*Artículo 14  
Tarifas*

1. Cada Parte permitirá que las aerolíneas de ambas Partes fijen tarifas por concepto de transporte aéreo partiendo de consideraciones comerciales en el lugar del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a lo siguiente:
  - a. prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
  - b. protección de los consumidores contra tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
  - c. protección de las aerolíneas contra tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o soporte directo o indirecto del gobierno.
2. No se requerirá la presentación de las tarifas de transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante, lo que antecede, las aerolíneas de las Partes proveerán acceso inmediato a las autoridades aeronáuticas de las Partes, a petición, a información sobre tarifas históricas, existentes y propuestas, de una manera y con un formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.
3. Ninguna de las Partes tomará ninguna acción unilateral para impedir que se inaugure o continúe una tarifa que se proponga cargar o ser cargada por (1) una aerolínea de cualquiera de las Partes para transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o (2) una aerolínea de una de las Partes para transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo, en ambos casos, el transporte sobre una base interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes opina que tal tarifa es inconsistente con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte la razón de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas serán realizadas a más tardar treinta (30) días después de recibir la solicitud, y las Partes cooperarán asegurando la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si las Partes alcanzan un acuerdo respecto a la tarifa sobre la cual ha sido notificada la insatisfacción, cada Parte utilizará sus mejores esfuerzos para que se aplique dicho acuerdo. En ausencia de dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará siendo vigente.

*Artículo 15  
Consultas*

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

*Artículo 16  
Arreglo de controversias*

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo lo señalado en el artículo 14 (Tarifas) y aquellas que puedan surgir bajo los artículos 6 (Seguridad operacional) y 7 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.

S/

9

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, solucionarán la controversia a través de los canales diplomáticos.
3. Si la controversia no puede resolverse por los canales diplomáticos, la controversia se someterá, a petición de cualquiera de las Partes, a (una) persona(s) u órgano de decisión por acuerdo de las Partes (mediación o arbitraje). El método y el procedimiento de mediación o arbitraje serán aprobados por ambas Partes.

*Artículo 17  
Enmiendas*

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

*Artículo 18  
Acuerdo multilateral*

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

*Artículo 19  
Terminación*

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

*Artículo 20  
Registro con la OACI*

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

*Artículo 21  
Aplicabilidad*

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

S.Y.

M

*Artículo 22*  
*Entrada en vigor*

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

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

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

**POR LA REPÚBLICA DOMINICANA**

**POR EL REINO DE LOS PAÍSES  
BAJOS, RESPECTO A SAN MARTÍN**



---

**Miguel Vargas**  
Ministro de Relaciones Exteriores



---

**Stuart Andrew Johnson**  
Ministro de Turismo, Asuntos  
Económicos, Transporte y  
Telecomunicaciones

## ANEXO I

### Cuadro de ruta

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

### Nota general

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

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

S.Y.

9

## ANEXO II

### Vuelos chárter

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

Sj.

ny