

LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN DE DOMINICAANSE REPUBLIEK
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SURINAME

De Regering van de Dominicaanse Republiek en de Regering van de Republiek Suriname (hierna te noemen "de Partijen");

Geleid door de wens om een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen gebaseerd op eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op de markt met minimale overheidsinmenging en -regulering;

Geleid door de wens de luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen het reizende en verzendende publiek een verscheidenheid aan diensten aan te bieden, tegen de laagste prijzen die niet discriminerend zijn en geen misbruik van een dominante positie inhouden, en geleid door de wens individuele luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen om innovatieve en concurrerende prijzen te ontwikkelen en te implementeren;

Geleid door de wens om de uitbreiding van internationale luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken;

Geleid door de wens het hoogste niveau van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te waarborgen en opnieuw hun ernstige bezorgdheid bevestigend over handelingen of bedreigingen tegen de beveiliging van luchtvaartuigen, die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen; en

Partijen zijnde bij de Convention on International Civil Aviation, gedaan te Chicago op 7 december 1944;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst, tenzij anders hierin vermeld, wordt verstaan onder:

1. "Luchtvaartautoriteiten": in het geval van de Republiek Suriname: het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme en in het geval van de Dominicaanse Republiek: de Raad voor de Burgerluchtvaart;
2. "Overeenkomst": deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop;
3. "Luchtvervoer": het openbaar vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of in combinatie, gepland of gecharterd, tegen vergoeding of huur;
4. "Luchtvaartmaatschappij van een Partij": een luchtvaartmaatschappij die haar Air Operator's Certificate (AOC) heeft ontvangen van en haar hoofdvestiging heeft op het grondgebied van die Partij;
5. "Conventie": het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, gedaan te Chicago op 7 december 1944, en die omvat:
 - a) elke wijziging die van kracht is geworden onder Artikel 94(a) van het Verdrag en is geratificeerd door beide Partijen, en
 - b) elke Bijlage of elke wijziging daarvan die is aangenomen onder Artikel 90 van het Verdrag, voor zover een dergelijke Bijlage of wijziging op enig moment van kracht is voor beide Partijen;

6. "Volledige kosten": de kosten voor het verlenen van de dienst plus een redelijke vergoeding voor administratieve overhead;
7. "Internationaal luchtvervoer": luchtvervoer dat door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat gaat;
8. "Prijs": elke vervoersprijs, tarief, of heffing voor het vervoer van passagiers, bagage of vracht (met uitzondering van post) in luchtvervoer, inclusief grondvervoer in verband met internationaal luchtvervoer, in rekening gebracht door luchtvaartmaatschappijen, inclusief hun agenten, en de voorwaarden die de beschikbaarheid van een dergelijke vervoersprijs, tarief of heffing regelen;
9. "Tussenstop voor niet-verkeersdoeleinden": een landing voor een ander doel dan het aan of van boord gaan van passagiers, bagage, vracht of post tijdens luchtvervoer;
10. "Territorium" en "Soevereiniteit": met betrekking tot een Staat worden toegepast zoals beschreven in de artikelen 2 en 1 van het Verdrag, en worden als volgt gelezen:

Soevereiniteit: "De Verdragsluitende Staten erkennen dat elke Staat volledige en exclusieve soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied" en Territorium: "het grondgebied van een Staat wordt geacht de daaraan grenzende landgebieden en territoriale wateren te zijn onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van die Staat".
11. "Gebruikerskosten": een vergoeding die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd voor het leveren van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaarnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, inclusief gerelateerde diensten en faciliteiten.
12. "ICAO": de International Civil Aviation Organization;
13. "Intermodaal vervoer": het openbaar vervoer per luchtvaartuig en door een of meer grondvervoerswijzen van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of in combinatie, tegen vergoeding of huur.

Artikel 2 Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent aan de andere Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:
 - a) het recht om over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te stoppen voor niet-verkeersdoeleinden;
 - c) het recht om internationaal luchtvervoer te verrichten tussen punten op de volgende routes:
 - i. voor luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Suriname: van punten in Suriname via tussenliggende punten naar een punt of punten in de Dominicaanse Republiek en verder;
 - ii. voor luchtvaartmaatschappijen van de Dominicaanse Republiek: van punten in de Dominicaanse Republiek via tussenliggende punten naar een punt of punten in Suriname en verder; en
 - d) de rechten die anderszins in deze Overeenkomst zijn gespecificeerd.
2. Elke luchtvaartmaatschappij van een Partij mag, op een of alle vluchten en naar eigen keuze:
 - a) vluchten uitvoeren in een of beide richtingen;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren binnen één luchtvaartuigoperatie;
 - c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de Partijen bedienen in elke combinatie en in elke volgorde;
 - d) tussenstops op een of meer punten weglaten;
 - e) op elk willekeurig punt verkeer van een van haar luchtvaartuigen overdragen naar een van haar andere luchtvaartuigen;
 - f) punten op haar grondgebied bedienen met of zonder wijziging van luchtvaartuig of vluchtnummer en dergelijke diensten aan het publiek aanbieden en adverteren als doorgaande diensten;
 - g) tussenstops maken op elk punt, ongeacht of dit binnen of buiten het grondgebied van een van de Partijen is;

- h) transitverkeer door het grondgebied van de andere Partij uitvoeren; en
- i) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht waar dergelijk verkeer binnen de bovenstaande routes aanvangt;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van rechten zoals gespecificeerd in deze Overeenkomst, op voorwaarde dat het vervoer deel uitmaakt van een dienst die een punt in het thuisland van de luchtvaartmaatschappij bedient.

- 3. Op elk segment of segmenten van de bovenstaande routes mag elke luchtvaartmaatschappij van een Partij internationaal luchtvervoer uitvoeren zonder enige beperking met betrekking tot verandering, op elk punt op de route, in type of aantal luchtvaartuigen dat wordt gebruikt, op voorwaarde dat, in de uitgaande richting, het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het thuisland van de luchtvaartmaatschappij en, in de inkomende richting, het vervoer naar het thuisland van de luchtvaartmaatschappij een voortzetting is van het vervoer van voorbij dat punt.
- 4. Niets in dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Partij het recht te verlenen om op het grondgebied van de andere Partij passagiers, bagage, vracht of post aan boord te nemen die tegen vergoeding worden vervoerd en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Partij.

Artikel 3

Vergunning

- 1. Elke Partij zal, na ontvangst van aanvragen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, in de vorm en op de wijze die zijn voorgeschreven voor exploitatievergunningen en technische toestemmingen, passende vergunningen en toestemmingen verlenen met minimale procedurele vertraging, mits:
 - a) In het geval van Suriname: het substantieel eigendom en de effectieve controle van die luchtvaartmaatschappij berust bij de Partij, onderdanen van die Partij, of beide;
 - b) In het geval van de Dominicaanse Republiek: de effectieve regelgevende controle van de luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en toegepast door de aanwijzende Partij die verantwoordelijk is voor het uitgeven van haar Air Operator's Certificate en de relevante luchtvaartautoriteit duidelijk wordt geïdentificeerd in de aanwijzing; en de aangewezen luchtvaartmaatschappij is opgericht en gecertificeerd volgens de wetten van de aanwijzende Partij en haar hoofdvestiging heeft op het grondgebied van de aanwijzende Partij;
- 2. de luchtvaartmaatschappij gekwalificeerd is om te voldoen aan de voorwaarden die zijn voorgeschreven onder de wetten en voorschriften die normaal gesproken worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de Partij die de aanvraag of aanvragen in overweging neemt; en
- 3. de andere Partij de bepalingen in Artikel 6 (Veiligheid) en Artikel 7 (Luchtvaartbeveiliging) handhaaft en toepast.

Artikel 4

Intrekking van vergunning

- 1. Elke Partij kan de operationele vergunningen of technische toestemmingen van een luchtvaartmaatschappij intrekken, opschorten, beperken of daaraan voorwaarden opleggen indien:
 - a) die luchtvaartmaatschappij geen luchtvaartmaatschappij is van de andere Partij krachtens Artikel 1 (4);
 - b) die luchtvaartmaatschappij heeft nagelaten te voldoen aan de wetten en voorschriften waarnaar wordt verwezen in Artikel 5 (Toepassing van wetten) van deze Overeenkomst;
 - c) In het geval van Suriname de substantiële eigendom en de effectieve controle over die luchtvaartmaatschappij niet gevestigd zijn bij de andere Partij, de onderdanen van de andere Partij, of beide;
 - d) In het geval van de Dominicaanse Republiek de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet gevestigd, opgericht en gelicentieerd is krachtens de toepasselijke wetten en voorschriften van de aanwijzende Partij en haar hoofdvestiging niet heeft op haar nationale grondgebied en er geen effectieve regelgevende controle over de luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en toegepast door de Partij die verantwoordelijk is voor het uitgeven van haar Air Operator's

Certificate of de relevante luchtvaartautoriteit niet duidelijk geïdentificeerd wordt in de aanwijzing.

2. Tenzij onmiddellijke actie essentieel is om verdere niet-naleving van sub-paragraaf 1d van dit artikel te voorkomen, worden de rechten die in dit artikel zijn vastgelegd alleen uitgeoefend na overleg met de andere Partij.
3. Dit artikel beperkt niet de rechten van beide partijen om de exploitatievergunning of technische toestemming van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of er voorwaarden aan te stellen in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 6 (Veiligheid) of artikel 7 (Luchtvaartbeveiliging).

Artikel 5

Toepassing van wetten

1. De wetten en voorschriften van een Partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die betrokken zijn bij internationale luchtvaartnavigatie, of bij de exploitatie en navigatie van dergelijke luchtvaartuigen terwijl ze zich op haar grondgebied bevinden, moeten door dergelijke luchtvaartuigen worden nageleefd bij het binnenkomen, het vertrekken uit of terwijl ze zich op het grondgebied van de eerste Partij bevinden.
2. Bij het binnenkomen, verblijven of verlaten van het grondgebied van een Partij, worden haar wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van luchtvaartuigen (met inbegrip van voorschriften met betrekking tot binnenkomst, inklaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) nageleefd door of namens dergelijke passagiers, bemanning of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.

Artikel 6

Veiligheid

1. Elke Partij erkent voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer de door de andere Partij uitgegeven of gevalideerde en nog van kracht zijnde certificaten van luchtwaardigheid, certificaten van bevoegdheid en vergunningen als geldig, mits de eisen voor deze certificaten of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die krachtens het Verdrag kunnen worden vastgesteld. Elke Partij kan echter weigeren de certificaten van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Partij aan haar eigen onderdanen zijn verleend of gevalideerd, als geldig te erkennen voor het doel van vluchten boven haar eigen grondgebied.
2. Elke Partij kan om overleg verzoeken met betrekking tot de veiligheidsnormen die door de andere Partij worden gehandhaafd met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, bemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen van die andere Partij.
3. Indien na dergelijk overleg een Partij vaststelt dat de andere Partij de veiligheidsnormen en -vereisten op deze gebieden, die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die krachtens het Verdrag kunnen worden vastgesteld, niet effectief handhaaft en toepast, wordt de andere Partij op de hoogte gesteld van dergelijke bevindingen en de stappen die nodig worden geacht om te voldoen aan deze minimumnormen van de ICAO, en neemt de andere Partij passende corrigerende maatregelen.
4. Elke Partij behoudt zich het recht voor om de exploitatievergunning of technische toestemming van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of er voorwaarden aan te verbinden in het geval dat de andere Partij niet binnen een redelijke termijn zulke passende corrigerende maatregelen neemt en om onmiddellijk actie te ondernemen, voorafgaand aan overleg, met betrekking tot dergelijke luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen als de andere Partij de bovengenoemde normen niet handhaaft en toepast en onmiddellijke actie essentieel is om verdere niet-naleving te voorkomen.

Artikel 7

Luchtvaartbeveiliging

1. De Partijen bevestigen dat hun verplichting jegens elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen daden van onrechtmatige inmenging een integraal onderdeel vormt van deze Overeenkomst. Zonder de algemeenheid van hun rechten en verplichtingen onder het internationale recht te beperken, handelen de Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van de Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, gedaan te Tokio op 14 september 1963, de Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, gedaan te Den Haag op 16 december 1970, de Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, gedaan te Montreal op 23 september 1971, en de Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, de Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, of enig ander verdrag of protocol met betrekking tot de veiligheid van de burgerluchtvaart waar beide Partijen zich aan houden.
2. De Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om onrechtmatige inbeslagname van burgerluchtvaartuigen en andere onrechtmatige handelingen tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, en van luchthavens en luchtvaartfaciliteiten te voorkomen en om elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart aan te pakken.
3. De Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde normen voor de beveiliging van de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken die als Bijlagen bij het Verdrag zijn aangewezen; zij eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdvestiging of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van luchthavens, op hun grondgebied handelen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
4. Elke Partij stemt ermee in de door de andere Partij vereiste beveiligingsbepalingen na te leven voor binnenkomst in, vertrek uit en terwijl op het grondgebied van die andere Partij om passende maatregelen te nemen om luchtvaartuigen te beschermen en passagiers, bemanning en hun bagage en handbagage, evenals vracht en luchtvaartuigvoorraden, te inspecteren vóór en tijdens het instappen of laden. Elke Partij neemt ook elk verzoek van de andere Partij voor speciale veiligheidsmaatregelen om een bepaalde dreiging het hoofd te bieden in positieve overweging.
5. Wanneer een incident of dreiging van een incident van onrechtmatige inbeslagname van luchtvaartuigen of andere onrechtmatige handelingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanning, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet, zullen de Partijen elkaar helpen door communicatie en andere passende maatregelen te faciliteren die bedoeld zijn om een dergelijk incident of een dergelijke dreiging snel en veilig te beëindigen.
6. Wanneer een Partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere Partij is afgeweken van de luchtvaartbeveiligingsbepalingen van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van die Partij onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij. Het niet bereiken van een bevredigende overeenkomst binnen 15 dagen vanaf de datum van een dergelijk verzoek vormt grond om de exploitatievergunning en technische toestemmingen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die Partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of voorwaarden op te leggen. Wanneer vereist door een noodsituatie, kan een Partij voorlopige maatregelen nemen vóór het verstrijken van 15 dagen.

Artikel 8

Commerciële activiteiten

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Partij, het recht om voor de promotie en verkoop van luchtvervoer kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Partij.

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben, in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid, het recht om management-, verkoop-, technisch-, operationeel- en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is voor het leveren van luchtvervoer, naar het grondgebied van de andere Partij te halen en te behouden.
3. Elke Contracterende Partij staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Contracterende Partij toe om, wanneer zij op haar grondgebied opereren, op basis van wederkerigheid en indien beschikbaar, hun eigen grondaafhandeling ("zelfafhandeling") uit te voeren en, naar eigen keuze, alle of een deel van die diensten te laten leveren door een of meer naar behoren geautoriseerde leveranciers. Wanneer de wetten, voorschriften of contractuele bepalingen van elke Contracterende Partij zelfafhandeling beperken of uitsluiten, behandelt elke Contracterende Partij een aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis met betrekking tot grondaafhandelingsdiensten die worden geleverd door een of meer naar behoren geautoriseerde aanbieders.
4. De uitoefening van de rechten die in paragraaf 1 worden geboden, is alleen onderworpen aan de fysieke of operationele beperkingen die voortvloeien uit overwegingen van veiligheid of luchtvaartbeveiliging op de luchthaven.
5. Een luchtvaartmaatschappij van een Partij mag zich bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere Partij, rechtstreeks en, naar haar goeddunken, via haar agenten, behalve zoals specifiek is bepaald in de chartervoorschriften van het land waar de charter aanvangt die betrekking hebben op de bescherming van passagiersfondsen en annulerings- en restitutierechten van passagiers. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om dergelijk vervoer te verkopen en elke persoon is vrij om dergelijk vervoer te kopen in vrij converteerbare valuta.
6. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om lokale inkomsten die de lokaal uitgegeven bedragen te boven gaan, op verzoek om te zetten en over te maken naar haar land en, behalve waar dit onverenigbaar is met de algemeen geldende wet- of regelgeving, naar een ander land of andere landen van haar keuze. Omzetting en overmaking worden onmiddellijk toegestaan zonder beperkingen of belastingen met betrekking daartoe tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties en overmakingen op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag voor overmaking doet.
7. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij mogen lokale uitgaven, inclusief brandstofaankopen, op het grondgebied van de andere Partij betalen in vrij omwisselbare valuta's, overeenkomstig de wetten en regelgeving van elke Partij.
8. Bij het exploiteren of aanbieden van de geautoriseerde diensten onder deze Overeenkomst, mag elke luchtvaartmaatschappij van een Partij coöperatieve marketingregelingen aangaan, zoals geblokkeerde ruimte, code-sharing of leaseregelingen, met:
 - a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van beide Partijen; en
 - b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land;op voorwaarde dat alle deelnemers aan dergelijke regelingen (i) de juiste bevoegdheid hebben en (ii) voldoen aan de vereisten die normaal gesproken worden toegepast op dergelijke regelingen.
9. Luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van beide Partijen mogen, zonder beperking, in verband met internationaal luchtvervoer elk grondvervoer voor vracht van of naar alle punten op het grondgebied van de Partijen of in derde landen gebruiken, inclusief van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en om vracht onder borgtocht te vervoeren onder toepasselijke wetten en voorschriften. Dergelijke vracht, ongeacht of deze over land of door de lucht wordt vervoerd, heeft toegang tot de douaneverwerking en -faciliteiten van de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen om hun eigen grondvervoer uit te voeren of dit te verzorgen via regelingen met andere grondvervoerders, inclusief grondvervoer dat wordt uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer door de lucht. Dergelijke intermodale vrachtdiensten kunnen worden aangeboden tegen een enkele, doorlopende prijs voor het lucht- en grondvervoer gecombineerd, mits verzenders niet worden misleid over de feitelijkheden met betrekking tot dergelijk vervoer.

Artikel 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene Partij worden luchtvaartuigen die worden gebruikt voor internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, hun reguliere uitrusting, grondapparatuur, brandstof, smeermiddelen, verbruiksartikelen, reserveonderdelen (inclusief motoren), luchtvaartuigvoorraden (inclusief maar niet beperkt tot dergelijke items als voedsel, dranken en alcohol, tabak en andere producten die bestemd zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht), en andere goederen die uitsluitend bedoeld zijn voor of worden gebruikt in verband met de bediening of het onderhoud van luchtvaartuigen die betrokken zijn bij internationaal luchtvervoer, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, onroerendgoedbelastingen en vermogensheffingen, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en kosten die (a) worden opgelegd door de nationale autoriteiten, en (b) niet zijn gebaseerd op de kosten van geleverde diensten, mits dergelijke apparatuur en benodigdheden aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Ook zijn vrijgesteld, op basis van wederkerigheid, van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en kosten bedoeld in paragraaf 1 van dit artikel, met uitzondering van kosten gebaseerd op de kosten van de geleverde dienst:
 - a) luchtvaartuigbenodigdheden die op het grondgebied van een Partij worden ingevoerd of geleverd en die binnen redelijke grenzen aan boord worden genomen voor gebruik in uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die betrokken zijn bij internationaal luchtvervoer, zelfs wanneer deze benodigdheden worden gebruikt op een deel van de reis die wordt uitgevoerd boven het grondgebied van de Partij waarin ze aan boord worden genomen;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een Partij worden ingevoerd voor het onderhoud of de reparatie van luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die worden gebruikt bij internationaal luchtvervoer;
 - c) brandstof, smeermiddelen en verbruiksartikelen voor technische doeleinden die op het grondgebied van een Partij worden ingevoerd of geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die betrokken is bij internationaal luchtvervoer, zelfs wanneer deze benodigdheden worden gebruikt op een deel van de reis die wordt uitgevoerd boven het grondgebied van de Partij waarin ze aan boord worden genomen; en
 - d) promotie- en reclamemateriaal dat op het grondgebied van de ene Partij wordt ingevoerd of geleverd en binnen redelijke grenzen aan boord wordt genomen voor gebruik op uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij die betrokken zijn bij internationaal luchtvervoer, zelfs wanneer deze materialen worden gebruikt op een deel van de reis die wordt uitgevoerd over het grondgebied van de Partij waarin ze aan boord worden genomen.
3. Uitrusting en benodigdheden als bedoeld in de paragrafen 1 en 2 van dit artikel kunnen worden verplicht onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te worden gehouden.
4. De vrijstellingen die in dit artikel worden geboden, zijn ook beschikbaar wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij een contract hebben gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die op dezelfde manier van dergelijke vrijstellingen van de andere Partij geniet, voor het uitlenen of overdracht op het grondgebied van de andere Partij van de artikelen die zijn gespecificeerd in de paragrafen 1 en 2 van dit artikel.

Artikel 10

Gebruikerskosten

1. Gebruikerskosten die door de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen van elke Partij aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij kunnen worden opgelegd, moeten rechtvaardig, redelijk, niet onterecht discriminerend en billijk verdeeld zijn over categorieën gebruikers. In ieder geval worden dergelijke gebruikerskosten aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij in rekening gebracht op voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het moment dat de kosten worden vastgesteld voor een andere luchtvaartmaatschappij beschikbaar zijn.

2. Gebruikerskosten die aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden opgelegd, kunnen de volledige kosten voor de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen voor het leveren van de juiste luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem weerspiegelen, maar mogen deze niet overschrijden. Dergelijke kosten kunnen een redelijk rendement op activa, na afschrijving, omvatten. Faciliteiten en diensten waarvoor kosten in rekening worden gebracht, worden op een efficiënte en economische basis geleverd.
3. Elke Partij moedigt overleg aan tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van de diensten en faciliteiten, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen aan om informatie uit te wisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de kosten mogelijk te maken in overeenstemming met de beginselen van de paragrafen 1 en 2 van dit artikel. Elke Partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten aan om gebruikers redelijkerwijs op de hoogte te stellen van elk voorstel voor wijzigingen in gebruikerstarieven, zodat gebruikers hun mening kunnen geven voordat wijzigingen worden doorgevoerd.
4. Geen van beide Partijen wordt in geschillenbeslechtsprocedures overeenkomstig Artikel 14 geacht een bepaling van dit artikel te schenden, tenzij (a) zij nalaat om binnen een redelijke termijn een beoordeling uit te voeren van de heffing of praktijk die het onderwerp is van de klacht door de andere Partij; of (b) na een dergelijke beoordeling nalaat om alle stappen te ondernemen die binnen haar macht liggen om een heffing of praktijk te verhelpen die onverenigbaar is met dit artikel.

Artikel 11 **Eerlijke concurrentie**

1. Elke Partij biedt de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen een eerlijke en gelijke kans om te concurreren bij het aanbieden van het internationale luchtvervoer dat onder deze overeenkomst valt.
2. Elke Partij staat elke luchtvaartmaatschappij toe om de frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer dat zij aanbiedt te bepalen op basis van commerciële overwegingen op de markt. In overeenstemming met dit recht zal geen van beide partijen eenzijdig het volume van het verkeer, de frequentie of de regelmaat van de dienst, of het type of de typen luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden geëxploiteerd beperken, behalve zoals vereist kan zijn om douane-, technische-, operationele- of milieuredenen onder uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag.
3. Geen van beide Partijen zal de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij een "first refusal requirement", "uplift ratio", "no-objection fee" of enige andere vereiste met betrekking tot capaciteit, frequentie of verkeer opleggen die onverenigbaar zou zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.
4. Geen van de Partijen verlangt dat luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter goedkeuring dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen indienen, behalve indien dit op niet-discriminerende basis vereist is om de in lid 2 van dit artikel bedoelde uniforme voorwaarden te handhaven of zoals specifiek in deze overeenkomst is toegestaan. Indien een partij voor informatiedoeleinden indiening eist, beperkt zij de administratieve lasten van de indieningsvereisten en -procedures voor tussenpersonen in het luchtvervoer en voor luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij tot een minimum.

Artikel 12 **Prijzen**

1. Elke Partij zal toestaan dat prijzen voor luchtvervoer worden vastgesteld door luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen op basis van commerciële overwegingen in de markt. Ingrijpen door de Partijen zal beperkt zijn tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminerende prijzen of praktijken;
 - b. bescherming van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en

- c. bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Elke Partij kan eisen dat luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij prijzen die naar of vanaf haar grondgebied in rekening worden gebracht, bij haar luchtvaartautoriteiten melden of indienen. Een dergelijke melding van indiening door de luchtvaartmaatschappijen kan worden vereist uiterlijk bij de eerste aanbieding van een prijs, ongeacht de vorm, elektronisch of anderszins, waarin de prijs wordt aangeboden.
3. Geen van beide Partijen zal eenzijdige actie ondernemen om de invoering of voortzetting van een prijs die is voorgesteld om in rekening te worden gebracht of in rekening wordt gebracht door (i) een luchtvaartmaatschappij van een Partij voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Partijen, of (ii) een luchtvaartmaatschappij van een Partij voor internationaal luchtvervoer op interline- of intralinebasis, te voorkomen. Indien een van beide Partijen van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen uiteengezet in paragraaf 1 van dit artikel, zal zij om overleg verzoeken en de andere Partij zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van de redenen voor haar ontevredenheid. Dit overleg zal uiterlijk 30 dagen na ontvangst van het verzoek worden gehouden en de Partijen zullen samenwerken om informatie te verkrijgen die nodig is voor een beredeneerde oplossing van het probleem. Indien de Partijen overeenstemming bereiken met betrekking tot een prijs waarvoor een kennisgeving van ontevredenheid is gegeven, zal elke Partij haar uiterste best doen om die overeenkomst van kracht te laten worden. Zonder een dergelijke wederzijdse overeenkomst zal de prijs van kracht worden of van kracht blijven.

Artikel 13

Dubbele belasting

1. Winsten die een luchtvaartmaatschappij van een Partij behaalt uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer, zijn alleen belastbaar in het gebied waar het hoofdkantoor van die luchtvaartmaatschappij is gevestigd.
2. Voor de toepassing van dit artikel omvatten winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer winsten die zijn behaald uit de verkoop van luchtvaartuigen die in het internationale verkeer worden geëxploiteerd.
3. De bepalingen van de paragrafen 1 en 2 van dit artikel zijn ook van toepassing op winsten uit deelname aan een pool, een gezamenlijke onderneming of een internationaal opererend agentschap.

Artikel 14

Niet-geplande / Chartervluchten

1. Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Partij mogen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij passagiers charter-type (en de bijbehorende bagage) internationaal verkeer en/of vracht (inclusief, maar niet beperkt tot een combinatie passagier/vracht) vervoeren.
2. Elke Partij reageert, onder voorbehoud van wederkerigheid, onverwijld binnen de door de luchtvaartautoriteiten van de Partijen vastgestelde termijnen op verzoeken om niet-geplande of chartervluchten die door de luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd en waarvoor de betrokken Partij naar behoren is gemachtigd.
3. Bepalingen met betrekking tot de toepassing van wetten en voorschriften, erkenning van certificaten en vergunningen, luchtvaartveiligheid, luchtvaartbeveiliging, gebruikerskosten, vrijstelling van douanerechten en andere rechten en belastingen, consultaties en alle andere relevante artikelen in deze Overeenkomst zijn ook van toepassing op niet-geplande of chartervluchten die door de luchtvaartmaatschappijen van een Partij worden uitgevoerd naar en van het grondgebied van de andere Partij.

Artikel 15

Consultaties

Elke Partij kan op elk moment via diplomatieke kanalen om consultaties met betrekking tot deze Overeenkomst verzoeken. Dergelijke consultaties beginnen zo snel mogelijk, maar niet later dan 60 dagen vanaf de datum waarop de andere Partij het verzoek ontvangt, tenzij anders overeengekomen.

Artikel 16

Beslechting van geschillen

1. Partijen zullen elk geschil dat voortvloeit uit deze Overeenkomst, met uitzondering van die welke kunnen ontstaan uit Artikel 12 (Prijzen), dat niet binnen 30 dagen na de datum die is vastgesteld voor overleg op grond van een verzoek om overleg krachtens Artikel 14 is opgelost, in de eerste plaats trachten te beslechten door middel van onderhandeling, of door overeenstemming van de Partijen, of voor beslissing voorleggen aan een persoon of instantie. Indien de Partijen het hier niet mee eens zijn, kan elke Partij de andere Partij schriftelijk via diplomatieke kanalen op de hoogte stellen dat zij verzoekt om het geschil voor te leggen aan arbitrage.
2. Arbitrage zal plaatsvinden door een tribunaal van drie arbiters dat als volgt wordt samengesteld:
 - a. Binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke Partij één arbiter. Binnen 60 dagen nadat deze twee arbiters zijn benoemd, benoemen zij in overleg een derde arbiter, die zal optreden als voorzitter van het arbitragetribunaal;
 - b. Indien een van beide Partijen nalaat een arbiter te benoemen, of indien de derde arbiter niet is benoemd, overeenkomstig sub-paragraaf a van deze paragraaf, kan een van beide Partijen de President van de Raad voor de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken om binnen 30 dagen de benodigde arbiter of arbiters te benoemen. Indien de President van de Raad dezelfde nationaliteit heeft als een van de Partijen, zal de meest senior Vice President die niet op die grond is gediskwalificeerd de benoeming verrichten.
3. Het arbitragetribunaal is gerechtigd om de omvang van zijn jurisdictie onder deze Overeenkomst te bepalen en, tenzij anders overeengekomen door de Partijen, zal het zijn eigen procedureregels vaststellen. Het tribunaal kan, zodra het is gevormd, op verzoek van een van beide Partijen voorlopige maatregelen aanbevelen in afwachting van zijn definitieve beslissing. Indien een van de Partijen daarom verzoekt of het tribunaal het passend acht, zal een conferentie worden gehouden om de precieze kwesties te bepalen die moeten worden beslecht door arbitrage en de specifieke procedures die moeten worden gevolgd, en die zal worden gehouden uiterlijk 15 dagen nadat het tribunaal volledig is samengesteld.
4. Tenzij anders overeengekomen door de Partijen of zoals bevolen door het tribunaal, moet de verklaring van vordering worden ingediend binnen 45 dagen nadat het tribunaal volledig is samengesteld, en het verweerschrift moet 60 dagen daarna worden ingediend. Elk antwoord van de eiser moet worden ingediend binnen 30 dagen na indiening van het verweerschrift. Elk antwoord van de gedaagde moet worden ingediend binnen 30 dagen daarna. Als een van de Partijen daarom verzoekt of het tribunaal het passend acht, houdt het tribunaal een hoorzitting binnen 45 dagen nadat het laatste pleidooi is ingediend.
5. Het tribunaal probeert binnen 30 dagen na voltooiing van de hoorzitting of, als er geen hoorzitting wordt gehouden, nadat het laatste pleidooi is ingediend, een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van het tribunaal prevaleert.
6. De Partijen kunnen verzoeken om interpretatie van de beslissing indienen binnen 15 dagen nadat deze is gegeven en elke interpretatie die wordt gegeven, wordt binnen 15 dagen na een dergelijk verzoek verstrekt.
7. Elke Partij zal, in de mate die in overeenstemming is met haar nationale wetgeving, volledige uitvoering geven aan elke beslissing of toekenning van het arbitragetribunaal.
8. De kosten van het arbitragetribunaal, inclusief de honoraria en kosten van de arbiters, worden gelijkelijk door de Partijen gedeeld. Alle kosten die door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden gemaakt in verband met de procedures van paragraaf 2b van dit artikel, worden beschouwd als onderdeel van de kosten van het arbitragetribunaal.

Artikel 17

Wijzigingen

1. Deze Overeenkomst kan op elk moment schriftelijk door de Partijen worden gewijzigd.
2. Indien beide Partijen na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst partij worden bij een multilaterale overeenkomst die betrekking heeft op zaken die onder deze Overeenkomst vallen, zullen zij overleg plegen om te bepalen of en in welke mate deze Overeenkomst moet worden gewijzigd.

3. Wijzigingen in deze Overeenkomst treden in werking wanneer ze worden bevestigd door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel 18 **Beëindiging**

Elke Partij kan op elk moment schriftelijk kennis geven aan de andere Partij van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen. Een dergelijke kennisgeving moet gelijktijdig worden verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze Overeenkomst eindigt om middernacht (op de plaats van ontvangst van de kennisgeving aan de andere Partij) onmiddellijk vóór de eerste verjaardag van de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Partij, tenzij de kennisgeving met instemming van de Partijen wordt ingetrokken vóór het einde van deze periode.

Artikel 19 **Registratie bij ICAO**

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20 **Inwerkingtreding**

Deze Overeenkomst treedt in werking na een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Partijen waarin wordt bevestigd dat alle noodzakelijke interne procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn voltooid.

GEDAAN te Kuala Lumpur, Maleisië, op 23 oktober 2024, in twee originele kopieën, in de Nederlandse, Spaanse en Engelse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van enig verschil van interpretatie, prevaleert de Engelse tekst.

VOOR DE REGERING VAN DE DOMINICAANSE REPUBLIEK



Z.E. HÉCTOR PORCELLA DUMAS
President van de Raad voor Burgerluchtvaart
van de Dominicaanse Republiek

VOOR DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SURINAME



25/10/2024

Z.E. URAIQIT H. RAMSARAN Minis-
ter van Transport, Communicatie en Toerisme