

ACUERDO ENTRE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y LA REPÚBLICA DOMINICANA PARA LOS SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS

PREÁMBULO

El Reino de los Países Bajos y la República Dominicana, en lo sucesivo se les conocen como las Partes;

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando asegurar el más alto nivel de seguridad y de protección en el Servicio Aéreo Internacional;

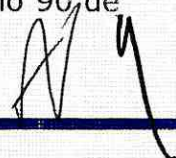
Deseando concluir un Acuerdo que sustituya al Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Dominicana de Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios, firmado en Santo Domingo 15 de diciembre de 1998;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I
Introducción

Artículo 1
Definiciones

1. Para los propósitos del presente Acuerdo:
 - a. el término "Autoridades Aeronáuticas" significa para el Reino de los Países Bajos, el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua; y, para la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil;
 - b. los términos "Servicio Acordado" y "Ruta Especificada" significan el Servicio Aéreo Internacional conforme este Acuerdo y la Ruta Especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
 - c. el término "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo, así como cualquier enmienda al presente Acuerdo o al Anexo;
 - d. los términos "Servicio Aéreo", "Servicio Aéreo Internacional", "Aerolínea" y "escala para fines no comerciales" tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96 del Convenio;
 - e. el término "Cambio de Aeronave" significa la operación de uno de los Servicios Acordados por una Aerolínea Designada, de tal forma que uno o más sectores de la Ruta Especificada sean operados con diferentes tipos de aeronaves;
 - f. el término "el Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90, de



dicho Convenio y cualquier modificación de los anexos o del Convenio, de conformidad con los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para, o hayan sido ratificados por ambas Partes;

- g. el término "Aerolínea Designada" significa la Aerolínea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo;
- h. el término "Provisiones" significan artículos de naturaleza fácilmente consumible, para utilizar o vender a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los alimentos;
- i. el término "Tarifa" significa cualquier cantidad, excluyendo impuestos gubernamentales, que cargue o vaya a cargar la Aerolínea, directamente o a través de sus agentes; a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
 - i. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de una Tarifa; y
 - ii. los cargos y condiciones para cualesquiera de los servicios auxiliares a dicho transporte, que son ofrecidos por la Aerolínea;
- j. en el caso del Reino de los Países Bajos, los términos "Soberanía" y "Territorio", con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y el artículo 2 del Convenio;

en el caso de la República Dominicana, los términos "Soberanía" y "Territorio", con relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y el artículo 2 del Convenio. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio". Territorio: "Con relación a un Estado designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado.";

- k. el término "Cargos al Usuario" significa un cargo aplicado a las Aerolíneas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de protección de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones afines;
- l. el término "Capacidad" significa la combinación de la frecuencia por semana y (la configuración de) el tipo de aeronave utilizada en la ruta ofrecida al público por la Aerolínea Designada;
- m. el término "Estado miembro de la Unión Europea" significa un Estado que es ahora o en el futuro una parte contratante del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- n. el término "parte caribeña de los Países Bajos" significa las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
- o. el término "Países Bajos" significa:
 - i. la parte europea de los Países Bajos; y



- ii. la parte caribeña de los Países Bajos;
 - p. el término "residentes de la parte caribeña de los Países Bajos" significa residentes con nacionalidad del Reino de los Países Bajos, originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.
2. La legislación aplicable para la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II **Objetivos**

Artículo 2 *Concesión de derechos*

1. Cada Parte concede a la otra Parte, salvo que se especifique lo contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la operación del Servicio Aéreo Internacional por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte:
- a. el derecho a sobrevolar su Territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas en su Territorio para fines de tráfico no comerciales; y
 - c. mientras se opere un Servicio Acordado en una Ruta Especifica, el derecho de hacer escalas en su Territorio para los fines de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación.
2. Nada de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará como concesión del derecho a la(s) Aerolínea(s) de una Parte a participar en transporte aéreo entre puntos del Territorio de la otra Parte (cabotaje).
3. Las Aerolíneas de cada Parte, además de las designadas bajo el artículo 3 (Designación y autorización) de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el párrafo 1, incisos a) y b) de este artículo.

Artículo 3 *Designación y autorización*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, mediante la vía diplomática, a la otra Parte, una Aerolínea o Aerolíneas para operar Servicios Aéreos Internacionales con cualquier tipo de aeronave en cualquier configuración en las rutas especificadas en el Anexo y sustituir una Aerolínea por otra Aerolínea designada previamente.
2. Tras la recepción de dicha notificación, cada Parte concederá sin retraso a la(s) Aerolínea(s) así designada(s) por la otra Parte, las correspondientes autorizaciones de explotación conforme a las disposiciones de este artículo, a menos que no se cumpla que:
- a. en el caso de una Aerolínea de la parte europea de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:



- i. que la Aerolínea esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud del Tratado de la Unión Europea y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; y
 - ii. que el control regulatorio efectivo de la Aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Unión Europea responsable de emitir su certificado de operador aéreo y que la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii. que la Aerolínea sea propiedad, directamente o través de propiedad mayoritaria, y esté efectivamente controlada por un Estado miembro de la Unión Europea o por la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de esos Estados.
- b. en el caso de una Aerolínea de la parte caribeña de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
- i. que la Aerolínea esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con la legislación apropiada de la parte caribeña de los Países Bajos; y
 - ii. que los Países Bajos ejerzan y mantengan un control regulatorio efectivo de la Aerolínea; y
 - iii. que la Aerolínea sea propiedad, directamente o través de propiedad mayoritaria, y esté efectivamente controlada por residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad holandesa.
- c. en el caso de que una Aerolínea designada por la República Dominicana:
- i que la Aerolínea esté establecida en el Territorio de la República Dominicana y tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes dominicanas; y
 - ii que el control regulatorio efectivo de la Aerolínea sea ejercido y mantenido por el Estado responsable de emitir su certificado de operador aéreo y que la Autoridad Aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii que la Aerolínea sea de propiedad directa o través de la propiedad mayoritaria y esté efectivamente controlada por nacionales de dicho Estado,

y que:

- d. el Gobierno que designe a la(s) Aerolínea(s) mantenga y administre las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad) y el artículo 16 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.
 - e. la(s) Aerolínea(s) Designada(s) esté(n) calificada(s) para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a las operaciones de Servicio Aéreo Internacional por la Parte que considere la solicitud o solicitudes.
3. Una vez recibida la autorización de explotación del párrafo 2 del presente artículo, una Aerolínea Designada podrá comenzar a operar los servicios



en parte o en su totalidad, siempre y cuando cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4
Revocación y suspensión de la autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de negar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación de una Aerolínea designada por la otra Parte, cuando:
 - a. en el caso de una Aerolínea de la parte europea de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de los Países Bajos en virtud del Tratado de la Unión Europea o no tenga una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por un Estado miembro de la Unión Europea responsable de expedir su certificado de operador aéreo o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - iii. la Aerolínea no sea de propiedad, directamente o a través de la propiedad mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por un Estado miembro de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de esos Estados.
 - b. en el caso de una Aerolínea de la parte caribeña de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
 - i. la Aerolínea no esté establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no tenga una licencia de explotación válida de acuerdo con las leyes de la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por los Países Bajos; o
 - iii. la Aerolínea no sea propiedad, directamente o a través de la propiedad mayoritaria, o no esté controlada por los residentes de la parte caribeña de los Países Bajos con nacionalidad holandesa.
 - c. en el caso de una Aerolínea designada por la República Dominicana:
 - i. la Aerolínea no esté establecida en el Territorio de la República Dominicana o no tenga licencia de explotación válida de conformidad con las leyes dominicanas; o
 - ii. el control regulatorio efectivo de la Aerolínea no sea ejercido ni mantenido por el Estado responsable de la expedición de su certificado de operador aéreo o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté identificada claramente en la designación; o
 - iii. la Aerolínea no sea propiedad directamente o a través de la propiedad mayoritaria y no esté controlada efectivamente por el Estado o por nacionales de dicho Estado.
 - d. en el caso de que dicha Aerolínea no cumpla con las leyes y reglamentos contemplados en el artículo 13 (Aplicación de las leyes, reglamentos y procedimientos) del presente Acuerdo;



- e. en el caso de que la otra Parte no mantenga ni administre las normas establecidas en el artículo 15 (Seguridad) del presente Acuerdo;
 - f. en el caso de que dicha Aerolínea no cumpla con los requisitos de calificación ante las Autoridades Aeronáuticas de otra la Parte que evalúan la autorización, conforme con las leyes y reglamentos que normal y razonablemente son aplicados a la operación de Servicios Aéreos Internacionales por estas autoridades, de conformidad con el Convenio;
 - g. en el caso de que la Aerolínea deje de operar de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar incumplimientos adicionales de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, los derechos establecidos por el presente artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte. A menos que se acuerde lo contrario por las Partes, tales consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.
 3. Este artículo no limita los derechos de cualquier Parte a negar, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III **Disposiciones comerciales**

Artículo 5 *Tarifas*

1. Cada Parte deberá permitir que las Tarifas del transporte aéreo sean establecidas por cada Aerolínea Designada, basándose en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a:
 - a. la prevención de Tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. la protección a los consumidores de Tarifas que sean injustificadamente elevadas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
 - c. la protección a las Aerolíneas de Tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidio o apoyo gubernamental directo o indirecto.
2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación de cualquiera Tarifa que cargue o se proponga cargar la Aerolínea Designada o las Aerolíneas Designadas de la otra Parte. Las Tarifas pueden permanecer en vigor a menos que posteriormente sean rechazadas en virtud del siguiente párrafo 3 del presente artículo.



3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para evitar la instauración o la continuación de una Tarifa cargada o que se proponga cargar a) una Aerolínea de cualquier Parte para el transporte aéreo internacional entre los Territorios de las Partes, o b) una Aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el Territorio de la otra Parte y cualquier otro país.
4. Si cualquiera de las Partes considera que cualquier Tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte de las razones de su descontento, tan pronto como sea posible. Estas consultas se celebrarán en un plazo máximo de treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes deberán cooperar para conseguir la información necesaria para la resolución razonable del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a una Tarifa sobre la cual se haya presentado un aviso de desacuerdo, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner ese acuerdo en vigor. Sin tal acuerdo mutuo, la nueva Tarifa no entrará ni continuará en vigor.

Artículo 6
Actividades comerciales

1. Se permitirá a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte:
 - a. establecer, en el Territorio de la otra Parte, oficinas para la promoción y venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios (incluyendo el derecho a vender y expedir cualquier boleto o conocimiento aéreo, tanto sus propios boletos o conocimientos aéreos como los de cualquier otra Aerolínea), así como otras instalaciones necesarias para el suministro de transporte aéreo;
 - b. participar, en el Territorio de la otra Parte, directamente y, según su criterio, por medio de sus agentes, u otras Aerolíneas en la venta del transporte aéreo y servicios auxiliares o suplementarios;
 - c. vender dichos Servicios Aéreos y servicios auxiliares o suplementarios, y cualquier persona tendrá libertad de comprar tal transporte o servicios en cualquier moneda.
2. Se permitirá a las Aerolíneas Designadas de cada Parte que traigan y mantengan sus empleados gerenciales, comerciales, operacionales y técnicos, tal y como sea requerido en conexión con la provisión del transporte aéreo y los servicios auxiliares o suplementarios.
3. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la Aerolínea Designada, cubrirse con personal propio o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o Aerolínea que operen en el Territorio de la otra Parte, autorizados para prestar dichos servicios en el Territorio de esa Parte.
4. Sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte, y a las normas y prácticas recomendadas (SARPs) establecidas en el Anexo 6 y 17 de la OACI, incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, la legislación de la Unión Europea, cada Aerolínea Designada tendrá derecho

a realizar su propia asistencia en tierra en el Territorio de la otra Parte ("auto asistencia") o, a su elección, a seleccionar entre agentes o Aerolíneas competidores para tales servicios en su totalidad o en parte. El derecho estará sujeto a restricciones físicas y de otro tipo que resulten de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando las leyes, reglamentos, normas internas, reglas u obligaciones contractuales de una Parte impidan la auto asistencia, los servicios de tierra estarán disponibles en igual de condiciones para todas las Aerolíneas Designadas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados, y dichos servicios serán comparables con el tipo y la calidad de los servicios como si la auto asistencia fuera posible.

5. a. Al operar u ofrecer los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Aerolínea Designada de una Parte podrá celebrar en acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa incluidos, sin limitación, bloqueo de espacio, código compartido y arrendamiento de aeronaves con:
- i. la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la misma Parte;
 - ii. la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte, incluyendo las de código compartido nacional;
 - iii. la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de un tercer país;
 - iv. un proveedor de transporte de carga terrestre de cualquier país.
- b. La(s) Aerolínea(s) operadoras involucradas en los acuerdos de comercialización cooperativa deberá mantener los derechos de tráfico subyacentes, incluidos los derechos de ruta y los derechos de Capacidad y cumplir los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.
- c. Todas las Aerolíneas comerciales involucradas en los acuerdos de cooperación mantendrán los derechos de ruta subyacentes y cumplirán los requisitos normalmente aplicables a dichos arreglos.
- d. La Capacidad total operada por los Servicios Aéreos realizados en virtud de dichos acuerdos se tomará en cuenta solo en relación con los derechos de Capacidad de la Parte que designa a la(s) Aerolínea (s) operadora(s). La Capacidad ofrecida por la(s) Aerolínea(s) comercializadora(s) de dichos servicios no se tomará en cuenta en relación con el derecho de Capacidad de la Parte que designa a esa Aerolínea.
- e. Cuando se ofrezcan servicios a la venta en virtud de dichos acuerdos, la Aerolínea en cuestión o su representante aclarará al comprador, en el punto de venta, cuál Aerolínea será la Aerolínea operadora en cada sector del servicio y la Aerolínea con la cual el comprador está celebrando una relación contractual.
- f. Estas previsiones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y carga.



6. Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) y a los proveedores indirectos de transporte aéreo de cualquiera de las Partes se les permitirá, sin restricciones, contratar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier servicio de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo hacia o desde cualquier punto en el Territorio de cualquiera de las Partes o en terceros países, incluyendo el transporte desde y hacia todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, e incluyendo, cuando proceda, el derecho a transportar carga y correo en depósito bajo las leyes y reglamentos aplicables.
7. Tales pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sean transportados vía terrestre o por vía aérea, tendrán acceso al proceso aduanero y las instalaciones del aeropuerto. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) puede(n) optar por realizar su propio transporte terrestre o proveerlo a través de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluyendo el transporte terrestre operado por otras Aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Dichos servicios intermodales podrán ser ofrecidos mediante un precio único por el transporte combinado aéreo y terrestre, sujeto a que los pasajeros y los expedidores no sean desinformados acerca de los hechos concernientes a tal transporte.
8. Las actividades mencionadas en el presente artículo se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte. En el caso de la parte Europea de los Países Bajos incluye las leyes aplicables de la Unión Europea.

*Artículo 7
Cambio de aeronave*

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Aerolínea Designada puede suministrar transporte aéreo internacional sin limitaciones de cambio en cualquier punto de la Ruta Específica, del tipo o número de la aeronave operada, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el Territorio de la Parte que ha designado a la Aerolínea y, en la dirección entrante el transporte al Territorio de la Parte que ha designado a la Aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.
2. A los efectos de operaciones de Cambio de Aeronaves, una Aerolínea Designada puede utilizar su propio equipo y, conforme a las regulaciones nacionales, arrendar equipos, y puede operar bajo acuerdos comerciales o de comercialización cooperativa con otra(s) Aerolínea(s).
3. Una Aerolínea Designada puede utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones con Cambio de Aeronaves.

*Artículo 8
Competencia leal*

1. Cada Parte dará oportunidades justas e iguales a cada Aerolínea Designada de competir en la prestación del transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.



2. Cada Parte adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que afecten adversamente la posición competitiva de una Aerolínea Designada de la otra Parte.
3. Cada Parte permitirá que cada Aerolínea Designada determine la frecuencia y la Capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece según las consideraciones comerciales del mercado. De acuerdo con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo de aeronave(s) operada(s) por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte, a menos que sea necesario por razones de aduana, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes y compatibles con el artículo 15 del Convenio.
4. Ninguna de las Partes impondrá a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte un requisito de primera denegación, un coeficiente de vuelos, una tasa para evitar objeciones o cualquier otro requisito con respecto a la Capacidad, frecuencia o tráfico, que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

CAPITULO IV **Disposiciones financieras**

Artículo 9 *Impuestos, derechos y cargos aduaneros*

1. Las aeronaves que operan en los Servicios Aéreos Internacionales por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cualquiera de las Partes, así como su equipo habitual, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, Provisiones así como material publicitario y promocional mantenidos a bordo de dichas aeronaves, sobre la base de la reciprocidad, quedarán exentos de todos los derechos de aduana, de tasas de inspección y derechos y cargos similares nacionales o locales, al entrar en el Territorio de la otra Parte, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.
2. Con relación al equipo regular, repuestos, suministro de combustibles y lubricantes y las Provisiones introducidas en el Territorio de una Parte por, o en nombre de una Aerolínea Designada de la otra Parte y destinados exclusivamente para su uso a bordo de dicha aeronave, mientras se operan los Servicios Aéreos Internacionales, no se aplicará ningún impuesto y cargo, incluyendo impuestos aduanales y tasas de inspección impuestas en el Territorio de la primera Parte, aun cuando dichos suministros sean utilizados en las partes del vuelo realizadas sobre el Territorio de la Parte donde hayan sido tomados a bordo.

Es posible que se requiera que los artículos mencionados anteriormente se mantengan bajo control aduanero. Las disposiciones de este párrafo no pueden interpretarse de tal manera que una Parte pueda ser sometida a la obligación de reembolsar los aranceles de aduana que ya se han aplicado a los artículos mencionados anteriormente.



3. El equipaje, la carga y el correo en tránsito estarán exentos de derechos aduanales y otros impuestos similares.
4. Las exenciones provistas mediante este artículo también estarán disponibles cuando una(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte haya(n) contratado con otra Aerolínea que se beneficie de forma similar de tales exenciones de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el Territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo.
5. Nada de lo expuesto en este Acuerdo impedirá que el Reino de los Países Bajos imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, tasas, derechos o cargos al combustible suministrado en el Territorio de la parte Europea de los Países Bajos para el uso en una aeronave de una Aerolínea Designada de la República Dominicana que opere entre un punto en el Territorio de la parte Europea del Reino de los Países Bajos y otro punto en el Territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 10
Cargos al usuario

Los aranceles y derechos que se aplican al uso de los aeropuertos, sus instalaciones y otras instalaciones y servicios, así como los cargos por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicaciones y servicios, se establecerán de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte.

No se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los impuestos a sus propias aerolíneas que operan servicios internacionales similares (principio de no discriminación, artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional).

Artículo 11
Doble tributación

1. Los ingresos y beneficios de la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional solo serán gravables en el Estado en el que se encuentre el lugar de administración efectiva de la Aerolínea Designada. Sin embargo, esto no se aplica a las ventas de Servicios Aéreos por parte de la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte o su(s) agente(s), en el Territorio de la otra Parte donde las ventas, de conformidad con las leyes fiscales locales, estarán sujetas a las mismas condiciones aplicables a otras Aerolíneas que comercialicen Servicios Aéreos en el Territorio de la otra Parte.
2. El Capital representado por aeronaves operadas en tráfico internacional y por bienes muebles pertenecientes a la operación de dichas aeronaves solo podrá someterse a imposición en el Estado en que se encuentre el lugar de la administración efectiva de la Aerolínea Designada.
3. Las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán también a los ingresos y los beneficios de la participación en un consorcio, una empresa conjunta, un acuerdo de comercialización cooperativa o una agencia internacional de operaciones.



4. Si un acuerdo entre las Partes para evitar la doble imposición sobre los ingresos y sobre el capital y la prevención de la evasión fiscal, en el que se aborda el transporte aéreo, contempla procedimientos diferentes a los mencionados en los párrafos 1-4 de este artículo, se aplicarán las disposiciones del acuerdo para evitar la doble imposición sobre los ingresos y sobre el capital.

Artículo 12
Transferencia de fondos

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte tendrá(n) derecho de transferir, desde el Territorio de venta a su Territorio de origen, el excedente de los ingresos sobre los gastos en el Territorio de venta. Incluidos en dicha transferencia neta deberán estar los ingresos por ventas, hechas directamente o a través de agentes, de los Servicios Aéreos, y los servicios auxiliares o suplementarios, y los intereses comerciales normales obtenidos por dichos ingresos, mientras estén depositados en espera de ser transferidos.
2. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte recibirán la aprobación de dicha transferencia en un plazo máximo de treinta (30) días desde la solicitud, en cualquier moneda, a la tasa oficial de cambio de conversión de moneda local, en la fecha de venta.
3. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de cada Parte tendrán derecho de efectuar la transferencia efectiva a la recepción de la aprobación.

CAPÍTULO V
Disposiciones reglamentarias

Artículo 13
Aplicación de leyes, reglamentos y procedimientos

1. Las leyes, los reglamentos y procedimientos de una Parte relativos a la entrada, estadía o salida de su territorio de una aeronave destinada a Servicios Aéreos Internacionales, o a la operación y navegación de dicha aeronave, deberán ser cumplidos por las Líneas Aéreas Designadas de la otra Parte desde el momento de su entrada y hasta su partida de dicho Territorio.
2. Las leyes, los reglamentos y procedimientos de una Parte relativos a inmigración, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, entrada, autorización de ingreso, aduana y cuarentena deberán ser cumplidas por la tripulación o los pasajeros, o para la carga y el correo transportados por aeronaves de la Aerolíneas Designadas de la otra Parte, desde el momento de su entrada y hasta su partida de dicho Territorio.
3. Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito a través del Territorio de una Parte y sin salir del área del aeropuerto reservada para tal fin deberán estar sujetos a no más de un control simplificado, con excepción de lo relacionado con medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.
4. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia a cualquier otra Aerolínea sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte en la aplicación de

sus reglamentos de aduanas, inmigración, cuarentena y similares o en el uso de aeropuertos, vías aéreas y Servicios Aéreos y de las instalaciones asociadas bajo su control.

5. Cada Parte, a petición de la otra Parte, suministrará copias de las leyes relevantes, los reglamentos y procedimientos contemplados en el presente Acuerdo.

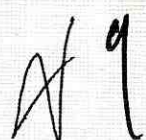
Artículo 14
Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte en reciprocidad, y aun válidos, serán reconocidos por la otra Parte como válidos para explotar los Servicios Acordados en las Rutas Especificadas, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado en reciprocidad dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos sobre su Territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a, o convalidados por la otra Parte para sus propios nacionales.

Artículo 15
Seguridad

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento relativas a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de vuelo, las aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a esa solicitud.
2. Si, tras dichas consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente las normas y requisitos de seguridad en cualquier área, de tal manera que estas sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento conforme al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte dichos hallazgos y los pasos que se consideren necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte tomará las acciones correctivas necesarias. Si la otra Parte falla en tomar dicha acción dentro de quince (15) días o en un plazo más largo que haya sido acordado, será motivo para la aplicación del artículo 4 (Revocación y suspensión de la autorización) del presente Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se ha acordado que cualquier aeronave operada por, o bajo acuerdo de arrendamiento, en nombre de la Aerolínea o Aerolíneas de una Parte en los servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre en el Territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, para chequear la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y las condiciones aparentes de la aeronave y sus equipos (inspecciones en rampa), siempre que ello no conlleve a una demora irrazonable.



4. Si alguna de dichas inspecciones en rampa o serie de inspecciones de rampa da lugar a:

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
- b) serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento efectivo y de aplicación de los estándares de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte que haya llevado a cabo la inspección, para los efectos del artículo 33 del Convenio, tendrá la libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales se hayan emitido o reconocido como válidos el certificado o las licencias relativos a esa aeronave o relativos a la tripulación de la aeronave, o los requisitos bajo los cuales se opera dicha aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el acceso para el fin de realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la Aerolínea o las Aerolíneas de una Parte, de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, sea negado por el representante de esa Aerolínea o Aerolíneas, la otra Parte tendrá la libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente artículo y de llegar a las conclusiones a que se refiere dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte, en el caso en que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, de una serie de inspecciones de rampa, de una negación de acceso para la inspección de rampa, de consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de la Aerolínea.

7. Cualquier acción a cargo de una Parte, de conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente artículo se interrumpirá una vez que la base para la toma de dicha acción deje de existir.

8. Cada Parte deberá vigilar que se proporcione a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) instalaciones de comunicación, aviación y meteorológicas y cualquier otro servicio necesario para la segura operación de los Servicios Acordados.

Artículo 16
Seguridad de la aviación

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones derivados de las leyes internacionales, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita es parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular de conformidad con las disposiciones de la

Convención sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmada en Tokio el 14 de septiembre 1963, la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre 1970, la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre 1971, el Protocolo complementario de Montreal para la supresión de actos ilícitos de violencia en aeropuertos que presten servicios de aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, la Convención sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y cualquier acuerdo sobre seguridad de la aviación civil que se haga vinculante para ambas Partes.

2. Las Partes deberán proporcionarse mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.
3. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de terminar el incidente o la amenaza de incidente con rapidez y seguridad.
4. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar en conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación civil establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos del Convenio en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Cada Parte exigirá que sus Aerolíneas y los operadores de los aeropuertos de su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
5. Cada Parte acuerda que requerirá a sus Aerolíneas que observen las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 4 de este artículo requeridas por la otra Parte para la entrada en el Territorio de esa otra Parte. Para la salida desde, o mientras permanezcan en el Territorio de los Países Bajos, se requerirá a las Aerolíneas que observen las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Unión Europea. Para las salidas desde, y mientras permanezcan en el Territorio de la República Dominicana, a las Aerolíneas se les requerirá que observen las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la República Dominicana. Cada Parte se asegurará de que se adopten efectivamente medidas adecuadas de seguridad dentro de su Territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y Provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o carga y de que esas medidas se ajustan a cualquier aumento de la amenaza a la seguridad de la aviación civil. Cada Parte acuerda que deberán ser observadas las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para el despegue desde y mientras se encuentre en el Territorio de esa otra Parte. Cada Parte también actuará favorablemente

sobre cualquier solicitud de la otra Parte de medidas de seguridad especial y razonable para afrontar una amenaza determinada.

6. Con plena consideración y respeto mutuo de la soberanía del otro, una Parte podrá adoptar medidas de seguridad para la entrada en su territorio. Siempre que sea posible, esa Parte tomará en cuenta las medidas de seguridad ya aplicadas por la otra Parte y los puntos de vista que la otra Parte puede ofrecer. Cada Parte reconoce, sin embargo, que nada en este artículo limita los derechos de una Parte a rechazar la entrada en su Territorio de cualquier vuelo o vuelos que a su juicio represente una amenaza para su seguridad. Una Parte podrá tomar medidas de emergencia para hacer frente a una amenaza de seguridad específica. Tales medidas serán notificadas inmediatamente a la otra Parte.
7. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas con el fin de proteger la seguridad del transporte, las Partes afirman que, al considerar las medidas de seguridad, una Parte deberá evaluar los posibles efectos adversos sobre el transporte aéreo internacional y, a menos que esté limitado por la ley, deberá tomar esos factores en cuenta a la hora de determinar cuáles medidas son necesarias y apropiadas para hacer frente a esos problemas de seguridad.
8. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento relativas a las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte. Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a esa solicitud. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido las disposiciones del presente artículo, esa Parte podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. Si no se llegara a una solución satisfactoria dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, esto será motivo para suspender, revocar o limitar la autorización de explotación y los permisos técnicos de una Aerolínea o Aerolíneas de la otra Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte podrá tomar medidas interinas antes de la expiración del plazo de quince (15) días.

CAPÍTULO VI DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

Artículo 17 Horarios

Ninguna de las Partes requerirá la presentación de horarios, programas de vuelos o planes operativos a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte para su aprobación, salvo que sea necesario, sobre una base no-discriminatoria, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del artículo 8 (Competencia leal) del presente Acuerdo o como sea específicamente autorizado en el Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte requiere registros para propósitos informativos, deberá reducir al mínimo las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación sobre los intermediarios del transporte aéreo y sobre las Aerolíneas Designadas de la otra Parte.



Artículo 18
Chárter / Vuelos no regulares

1. Cada Parte otorgará, en virtud del principio de reciprocidad, autorización sin demora a las Aerolíneas debidamente autorizadas por la otra Parte, para realizar operaciones no regulares o chárter, de acuerdo con las regulaciones nacionales de las Partes y las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, normas de seguridad, certificados y licencias, seguridad de la aviación, derechos aduaneros y otros cargos, cargos por las instalaciones y servicios aeroportuarios y de aviación, representantes de Aerolíneas, asistencia en tierra, ventas y transferencia de fondos, gravámenes y consultas de este Acuerdo se aplican también a los chárter y otros vuelos no regulares operados por las Aerolíneas de una Parte en o desde el Territorio de la otra Parte y a la Aerolínea que operará estos vuelos.

Artículo 19
Consultas y enmienda

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes podrán consultarse mutuamente de vez en cuando con el fin de asegurar la aplicación y el satisfactorio cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cada Parte podrá solicitar consultas con miras a enmendar el presente Acuerdo o su Anexo. Dichas consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud por la otra Parte, a menos que se acuerde otra cosa. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia.
3. Cualquier enmienda de este Acuerdo y de la nota 2 del Anexo será acordada por las Partes y formalizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Dichas enmiendas entrarán en vigor conforme a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 25 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.
4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, cualquier enmienda del Cuadro de Rutas del Anexo y de la nota 1 del Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, y confirmada a través de un intercambio de notas diplomáticas, y entrará en vigor en una fecha que será determinada en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 de este artículo no se aplicará en el caso de que se añada al Anexo cualquier derecho de tráfico.

Artículo 20
Solución de controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes en el primer lugar tratarán de resolver su controversia por negociaciones bilaterales.



2. Si las Partes no consiguen llegar a un acuerdo por negociación podrán, a solicitud de cualquier Parte, someter la controversia a un tribunal de tres árbitros, de los cuales uno será nombrado por cada Parte y el tercero será acordado por los dos árbitros antes designados, siempre que ese tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las dos Partes. Cada Parte designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha de recibo de cualquier Parte de una nota diplomática de la otra Parte solicitando dicho arbitraje de la controversia y el tercer árbitro debe ser acordado dentro de los siguientes sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no logra designar su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es acordado en el período indicado, el presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá ser requerido por cualquier Parte para designar uno o más árbitros.
3. Las Partes se comprometen a cumplir cualquier decisión tomada bajo el párrafo 2 de este artículo.

CAPITULO VII DISPOSICIONES FINALES

Artículo 21 Duración y terminación

1. Cualquier Parte podrá en cualquier momento, notificar por escrito a través de canales diplomáticos a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo.
2. Esta notificación deberá ser simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional. En este caso el Acuerdo terminará 12 (doce) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo mutuo entre las Partes antes de la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por parte de la otra Parte, dicha notificación se considerará que ha sido recibida catorce (14) días después de la recepción de dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22 Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Acuerdo será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 23 Aplicabilidad de acuerdos y convenios multilaterales

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicables a este Acuerdo.
2. Si entra en vigor un acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas Partes, relativo a cualquier asunto comprendido en este Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo o convenio multilateral reemplazarán a las correspondientes disposiciones del presente Acuerdo.



3. Las Partes podrán consultarse mutuamente para determinar las consecuencias para este Acuerdo de la en la sustitución mencionada en el párrafo 2 del presente artículo y acordar las enmiendas de este Acuerdo que exija dicha sustitución.

Artículo 24
Aplicabilidad de este Acuerdo

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo será aplicado en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos, así como en el Territorio de la parte caribeña de los Países Bajos.

Artículo 25
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes se hayan notificado una a la otra por escrito que se han cumplido las formalidades y los requisitos constitucionales en sus respectivos países.
2. El Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República Dominicana de Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios, del día 15 de diciembre de 1998, firmado en Santo Domingo, dejará de estar vigente desde la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo,

Hecho en Santo Domingo, el 13 de mayo del año 2019, en dos ejemplares originales, en idioma inglés, neerlandés y español, todos los textos siendo igualmente idénticos. En caso de divergencia en la interpretación de este Acuerdo, la versión del texto en inglés prevalecerá.

POR LA
REPÚBLICA DOMINICANA

Miguel Vargas
Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL
REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

Annemieke Alexandra Verrijp
Embajadora Extraordinaria
y Plenipotenciaria del
Reino de los Países Bajos

Anexo: Cuadro de rutas

Cuadro de rutas

1. Para las Aerolínea(s) Designadas del Reino de los Países Bajos:

Todos los puntos en los Países Bajos (incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba) - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en República Dominicana - Todos los puntos más allá.

2. Para la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la República Dominicana:

Todos los puntos en la República Dominicana - Todos los puntos intermedios - Todos los puntos en los Países Bajos (incluyendo Bonaire, San Eustaquio y Saba) - Todos los puntos más allá.

Nota 1:

Cualquier Aerolínea podrá en cualquiera o en todos los vuelos, a su discreción:

- a. operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
- b. cancelar cualquiera o todos sus servicios en el Territorio de la otra Parte;
- c. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- d. servir a puntos intermedios y más allá de y a puntos en los Territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- e. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- f. transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- g. servir a puntos anteriores a cualquier punto en su Territorio, con o sin Cambio de Aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios a través de;
- h. realizar escalas en cualquier punto dentro o fuera del Territorio de cualquier Parte;
- i. transportar tráfico en tránsito por el Territorio de la otra Parte; y
- j. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia de su punto de origen,

sin restricción direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho para transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que cualquier servicio comience o termine en el Territorio del país que designa la(s) Aerolínea(s).

Nota 2:

Se debe permitir a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de una Parte ejercer derechos de tráfico entre todos los puntos incluidos en su cuadro de ruta y en el Territorio de la otra Parte.