

**ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR**

**ARTICULO 1
DEFINICIONES**

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto exija lo contrario:

1. El término "**Convenio**" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo aprobado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 en la medida en que aquellos anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas Partes;
2. El término "**Acuerdo**", significa este Acuerdo, su Anexo y cualesquiera protocolos o documentos que modifiquen este Acuerdo o su Anexo;
3. El término "**Autoridades Aeronáuticas**" significa: en el caso del Gobierno del Estado de Qatar, el Ministro de Transporte y Comunicaciones, y en el caso del Gobierno de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado en el futuro a realizar las funciones ejercidas en la actualidad por dichas autoridades o funciones similares;
4. El término "**Aerolínea designada**" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 de este Acuerdo;
5. Los términos "**Servicios Aéreos**", "**Servicios Aéreos Internacionales**" y "**Paradas sin fines comerciales**" tienen el significado este Acuerdo, asignados a los mismos en el Artículo 96 del Convenio;
6. El término "**Capacidad**" en relación con una aeronave significa la carga útil de la aeronave disponible en la ruta o sección de una ruta; o sección de una ruta; y en relación con un servicio aéreo especificado, significa la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia de los vuelos operados por dicho aeronave durante un período determinado y una ruta o una sección de la ruta.
7. El término "**Servicios Convenidos**" y "**Rutas Especificadas**" tienen el significado, respectivamente, de los servicios aéreos internacionales regulares y de las rutas especificadas en el anexo del presente Acuerdo.
8. El término "**Tarifa**" se refiere a los precios que se debe pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las cuales son aplicados dichos precios, incluidos los precios y las condiciones de los servicios auxiliares y las agencias, pero excluyendo la remuneración y las condiciones para el transporte del correo.

9. El término "cargos al usuario" significa los honorarios o tarifas aplicados por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios relacionados ofrecidos por una Parte a la otra.
10. El término "territorio", en relación con un Estado, las tierras y aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo situado por encima de ellas, bajo la soberanía de ese Estado.

ARTICULO 2 APLICACION DEL CONVENIO DE CHICAGO

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTICULO 3 CONCESION DE DERECHOS

1. Cada Parte otorgará a la otra Parte los siguientes derechos especificados en relación con sus servicios aéreos internacionales regulares.
 - a) el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho a realizar paradas en su territorio sin fines comerciales;
2. Cada Parte otorgará a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección correspondiente de las listas anexas al presente Acuerdo.

Dichos servicios y rutas, que en lo sucesivo serán denominados como "los servicios acordados" y las "rutas especificadas", respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, la empresa designada por cada Parte gozará, además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho a realizar paradas en el territorio del presente Acuerdo con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluido el correo, en combinación o por separado.

3. Nada de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo será considerado que confiere a las aerolíneas de una Parte el privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga o correo transportados por cuenta ajena y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte.

ARTICULO 4 DESIGNACION Y AUTORIZACION

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito una aerolínea para la operación de los servicios convenidos de las rutas especificadas.
2. Al recibir dicha designación, sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos (3) y (4) del presente artículo, otorgarán sin demora a la Aerolínea Designada las autorizaciones apropiadas, de conformidad con las disposiciones del Convenio.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir a una aerolínea designada por la otra Parte demostrar satisfactoriamente que está

calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por parte de dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte tendrá derecho a negarse a otorgar la autorización de operación referida en el párrafo (2) del presente Artículo o de imponer las condiciones que sean consideradas necesarias en el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo (3) del presente Acuerdo, por parte de una aerolínea designada, en cualquier caso que dicha Parte no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea están bajo la propiedad de la aerolínea que designa la Parte, sus nacionales o ambos.
5. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento a operar los servicios acordados, siempre que se establezca una tarifa conforme a las disposiciones del Artículo (8) de este Acuerdo, en vigencia con respecto al servicio.

ARTICULO 5

REVOCAION Y/O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACION DE OPERACIÓN

1. Cada Parte tendrá derecho a revocar el ejercicio de una autorización de operación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo (3) del presente Acuerdo por parte de una aerolínea designada por la otra Parte, o de imponer las condiciones que considere necesarias en el ejercicio de estos derechos:
 - a) en cualquier caso que no esté convencido de que la Parte que designa a la aerolínea posea una propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea o los nacionales de dicha Parte;
 - b) en caso de que esa aerolínea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte que otorga estos derechos; o
 - c) en caso de que la aerolínea no cumpla en sus operaciones con las condiciones establecidas bajo este Acuerdo.
2. A menos que sea esencial la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente artículo, a fin de evitar nuevas infracciones a las leyes o reglamentos, dicho derecho sólo será ejercido luego de consultas con la otra Parte.

ARTICULO 6

EXENCIONES DE ADUANAS Y OTROS IMPUESTOS

1. Las aeronaves operadas por la aerolínea designada de cualquiera de las Partes, en los servicios aéreos internacionales, así como su equipo regular, suministros de combustibles y lubricantes y tiendas de aeronaves (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todos los derechos de aduana, inspección y otros cargos similares al llegar al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados o utilizados durante su estadía en ese territorio.

2. También estarán exentos de los mismos derechos y cargos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado, con respecto a:
 - a. Las provisiones de la aeronave embarcadas en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte y para ser utilizadas por la aerolínea designada de la otra Parte en los servicios aéreos internacionales.
 - b. Piezas de repuesto y equipo regular introducidos en el territorio de cualquiera de las partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por parte de la aerolínea designada de la otra Parte.
 - c. Conforme a la ley y los reglamentos de cada país; el combustible y los lubricantes suministrados en el territorio de una Parte a las aeronaves, en la salida de una aerolínea designada de la otra Parte comprometida en un servicio aéreo internacional, aún cuando esos suministros sean para uso en la parte del viaje efectuado sobre el territorio de la Parte en el cual sea tomado a bordo;
 - d. Material publicitario, artículos de uniforme y documentación de la aerolínea que no tengan valor comercial, utilizados por la aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte.
 - e. El equipo de oficina introducido en el territorio de cualquiera de las Partes para ser utilizado en las oficinas de la aerolínea designada de la otra Parte, siempre que dicho equipo esté a disposición de esas oficinas durante tres (3) años a partir de la fecha de su introducción en ese territorio y que aplique el principio de reciprocidad.

El material a que se hace referencia en los sub-párrafos (a), (b) y (c) de este párrafo podrá ser requerido de ser mantenido bajo supervisión o control aduanero.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin estarán sometidos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.
4. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros conservados retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades de aduanas de dicho territorio. En tal caso, podrán estar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o dispuestos de otro modo, de conformidad con la reglamentación aduanera.

ARTICULO 7

PRINCIPIOS QUE GOBIERNAN LOS SERVICIOS ACORDADOS

1. Habrá igualdad y equidad de oportunidades para las aerolíneas de ambas Partes, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
2. Al operar los servicios convenidos, la aerolínea designada de una Parte tendrá en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte

para no afectar indebidamente los servicios que este último preste sobre la totalidad o parte de las mismas rutas.

3. Los servicios acordados prestados por las aerolíneas designadas de las Partes llevarán una estrecha relación con los requerimientos del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal la provisión, a un factor de carga razonable, de una capacidad adecuada para transportar Los requisitos actuales y razonablemente previstos para el transporte de pasajeros y carga, incluidos los correos originarios o destinados al territorio de la Parte que haya designado a la compañía aérea. La provisión del transporte de pasajeros y carga, incluidos los correos, tanto embarcados como descargados en puntos situados en las rutas especificadas en el territorio de Estados distintos de aquel que designe a la aerolínea, estarán relacionados con:
 - a. Los requerimientos de tránsito hacia y desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea;
 - b. Los requerimientos de tránsito del área por la que pasa el servicio convenido, teniendo en cuenta otros servicios de transporte establecidos por las aerolíneas de los Estados que componen el área; y
 - c. Los requisitos de la operación de la aerolínea.

ARTICULO 8 TARIFAS

1. Cada Parte permitirá que las tarifas por los servicios aéreos sean establecidas por cada aerolínea designada sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado. Ninguna de las Partes exigirá a sus aerolíneas que consulten a otras aerolíneas sobre la tarifa que cobran o se proponen cobrar por los servicios cubiertos por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte podrá exigir la notificación o la presentación de cualquier tarifa a cobrar por su propia aerolínea designada. Ninguna de las Partes requerirá notificación o presentación de cualquier tarifa a ser cobrada por la aerolínea designada de la otra Parte. Las tarifas podrán permanecer en vigencia a menos que sean desaprobadas posteriormente bajo el párrafo 5 del presente Artículo.
3. La intervención de las Partes estará limitada a:
 - a. La protección a los consumidores contra tarifas excesivas debido al abuso de poder de mercado;
 - b. Prevención de tarifas cuya aplicación constituya un efecto contrario a la competencia de prevenir comportamientos que tengan o puedan tener intención de impedir, restringir o distorsionar la competencia o de excluir a un competidor de la ruta.
4. Cada Parte podrá rechazar unilateralmente cualquier tarifa presentada o cobrada por su propia aerolínea designada. Sin embargo, tal intervención sólo se hará cuando la autoridad aeronáutica de esa Parte considere que una tarifa aplicada o que se propone aplicar cumple con cualquiera de los criterios establecidos en el párrafo 3 del presente artículo.
5. Ninguna de las Partes adoptará medidas unilaterales para impedir la entrada en vigencia ni la continuación de una tarifa que haya cobrado o

se proponga cobrar si reúne alguno de los criterios establecidos en el párrafo 3 del presente artículo.

ARTICULO 9 **APROBACION DE ITINERARIOS**

La aerolínea designada someterá para la aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte el itinerario de vuelo, incluido el tipo de aeronave que se utilizará, así como la capacidad. Esto debe ser presentado a más tardar (30) días antes de la inauguración de los vuelos programados. Este requisito se aplicará también a las enmiendas posteriores. En casos especiales, si fuera necesario, el plazo mencionado podrá ser reducido previa consulta entre las autoridades mencionadas.

ARTICULO 10 **SUMINISTRO DE ESTADISTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de una Parte suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, las estadísticas periódicas u otros informes estadísticos que sean razonablemente necesarios para revisar la capacidad proporcionada en los servicios acordados por la aerolínea designada de la Parte Mencionadas en primer lugar en el presente artículo. Dichos informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por esas aerolíneas en los servicios acordados y los orígenes y destinos de dicho tráfico.

ARTICULO 11 **TRANSFERENCIA DE GANANCIAS**

1. Cada Parte otorgará a la aerolínea designada de la otra Parte, el derecho a la libre transferencia del excedente recibido sobre los gastos obtenidos en el territorio de la Parte respectiva. Dicha transferencia se efectuará sobre la base de tipos de cambio oficiales o cuando no existan tipos de cambio oficiales, a las tasas prevalecientes en el mercado cambiario para el pago actual.
2. Si una Parte impone restricciones a la transferencia del excedente de ingresos sobre los gastos de la aerolínea designada de la otra Parte, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a la aerolínea designada de la Parte.

ARTICULO 12 **SEGURIDAD DE LA AVIACION**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que forman parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión de la apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23

de septiembre de 1971, su Protocolo Suplementario para la supresión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre el marcado de explosivos plásticos con fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y las disposiciones de los acuerdos multilaterales y protocolos que serán vinculantes para ambas Partes.

2. Las Partes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria entre sí para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, y de los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, y hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio sobre la Organización de Aviación Civil Internacional en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables a ambas Partes ; exigirán que los operadores de aeronaves de su registro u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda que dichos operadores de aeronaves pueden estar obligados a observar las disposiciones de seguridad mencionadas en el párrafo (3) en este Artículo requeridas por la otra Parte para entrar, salir o permanecer dentro del territorio de esa otra Parte.
5. Cada Parte se asegurara de que sean aplicadas las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos de mano, el equipaje, la carga y las tiendas de aeronaves antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte también dará consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.
6. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un 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 prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otros medios, medidas apropiadas destinadas a terminar de forma rápida y segura tales incidentes o amenazas.
7. Si una Parte tiene problemas con respecto a las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

ARTICULO 13
SEGURIDAD

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días posteriores a esa solicitud.
2. Si, luego de dichas consultas, una Parte determina que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente normas de seguridad en ninguna área que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte deberá notificar a la otra Parte de esos hallazgos y los pasos que se consideran necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y que la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. La falta de la otra Parte para tomar las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días o el período más largo que se acuerde será motivo para la aplicación del Artículo 5 de este Acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por la aerolínea de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, mientras esté dentro del territorio de la otra Parte, ser considerada de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este artículo denominado "inspección en pista"), siempre que esto no genere demoras irrazonables.
4. Si cualquiera de dichas inspecciones en rampa o serie de inspecciones en pista da lugar a:
 - a) la grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
 - b) grave preocupación por la falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

La Parte que lleve a cabo la inspección más, a los efectos del artículo 33 del Convenio, llegará a la conclusión de que los requisitos del artículo o las licencias respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave han sido expedidos o prestados válidos, o que los requisitos bajo los cuales la opera esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En caso de sea denegado el acceso para la inspección en rampa de una aeronave, por parte del representante de esa aerolínea, la otra Parte será libre de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este artículo y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en ese párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte de inmediato,

en caso de que la primera Parte llegue a la conclusión de que es esencial, sea como resultado de una inspección en rampa, consulta o de otro modo, la acción inmediata para garantizar la seguridad operacional de una operación de aerolínea.

7. Cualquier acción de una Parte, de conformidad con los párrafos 2 o 6 de este Artículo, será suspendida una vez que deje de existir la base para la adopción de esa medida.

ARTICULO 14 **CARGOS AL USUARIO**

Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones, así como los servicios relacionados que se brinden en el territorio de una Parte estarán disponibles para ser utilizados por la aerolínea de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles, para cualquier aerolínea involucrada en servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se hacen las coordinaciones para su uso.

ARTICULO 15 **APLICABILIDAD DE LAS LEYES NACIONALES**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte en cuanto a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como reglamentos relacionados con la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud y cuarentena serán cumplido por o en nombre de tales pasajeros, tripulación o carga a la entrada o salida de, o dentro del territorio de esa Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas a la entrada o salida de su territorio de aeronaves comprometidas en la navegación aérea internacional, o en la operación y navegación de dichas aeronaves, se aplicarán a las aeronaves de la otra Parte mientras se encuentren dentro de su territorio.
3. Las autoridades competentes de una Parte tendrán el derecho, sin retrasos irrazonables, de inspeccionar las aeronaves de la otra Parte al aterrizar o al salir, y de inspeccionar el certificado y otros documentos prescritos por el Convenio.

ARTICULO 16 **ACTIVIDADES COMERCIALES**

Cada Parte permitirá que la aerolínea designada de la otra Parte lleve y mantenga en el territorio de la otra Parte, a empleados y otro personal responsable de la administración, operaciones técnicas y comerciales para sus actividades de servicios aéreos, en concordancia con las leyes y reglamentos de la otra Parte, entrada, relativos a residencia y empleo.

ARTICULO 17 **SERVICIO EN TIERRA**

Cuando las leyes, reglamentos y disposiciones contractuales de las Partes limiten o impidan la auto-asistencia, cada aerolínea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo relacionado con los servicios de

asistencia en tierra prestados por uno o más proveedores debidamente autorizados.

ARTICULO 18
APLICABILIDAD A VUELOS CHARTER/NO REGULARES

Las disposiciones relativas a la aplicación de leyes, normas de seguridad, certificados y licencias, seguridad de la aviación, derechos de aduana y otros aranceles, estadísticas, disponibilidad de aeropuertos e instalaciones y servicios de aviación, tasas para aeropuertos y servicios e instalaciones aeronáuticas, representantes de aerolíneas, servicios en tierra, ventas y transferencias de fondos, impuestos y la consulta de este Acuerdo, serán aplicados a los vuelos charter y otros vuelos no regulares operados por transportistas aéreo de una Parte, hacia o desde el territorio de la otra Parte y a la aerolínea que opere dichos vuelos.

ARTICULO 19
ACUERDOS DE CODIGO COMPARTIDO

1. La(s) aerolínea(s) designada (s) de una de las Partes podrán concertar acuerdos de comercialización tales como espacio bloqueado, intercambio de códigos u otros arreglos comerciales con:
 - a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
 - b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte;
 - c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país.

Dado que todas las aerolíneas en los acuerdos anteriores tengan los derechos de ruta y tráfico apropiados, y con respecto a cada boleto vendido; se informará al comprador en el punto de venta cuál aerolínea operará cada sector del servicio.

2. Para coordinaciones de código compartido con terceros; todas las líneas aéreas en dichos acuerdos están sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes. Si dicho tercero no autoriza o permite acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otra aerolínea con servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte interesada tendrán derecho a no aceptar tales acuerdos.
3. Es de común entendimiento de ambas Partes, que los servicios de código compartido no serán contados contra el derecho de frecuencia de la aerolínea de comercialización.

ARTICULO 20
CONSULTAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes se consultarán entre sí con el fin de garantizar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y los cuadros de rutas anexas, y consultar cuando sea necesario para prever modificaciones de los mismos.

2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consulta por escrito que comenzará dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes acuerden una extensión de este período.

ARTICULO 21 SOLUCION DE DISPUTAS

1. Si surge una disputa entre las Partes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes se esforzarán, en primer lugar, en resolverla mediante negociación.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociación, pueden acordar remitir la disputa para decisión a alguna persona u organismo; si no lo aceptan, la disputa será sometida, a solicitud de cualquiera de las Partes, para su decisión a un tribunal de tres (3) árbitros, uno para ser designado por cada Parte y el tercero para ser designado por los dos nominados. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes de una notificación a través de canales diplomáticos que soliciten el arbitraje de la disputa por dicho tribunal, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no designa a un árbitro dentro del período especificado, o si el tercer árbitro no es designado dentro del período especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes, designar un árbitro o árbitros según lo requiera el caso. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal de arbitraje.
3. Cada Parte cubrirá los costos del árbitro que haya designado, así como de su representación en el procedimiento de arbitraje. El costo del Presidente y cualquier otro costo será asumido en partes iguales por las Partes.
4. Las Partes cumplirán con cualquier decisión dada de conformidad con el párrafo (2) de este Artículo.

ARTICULO 22 ENMIENDAS

1. Si alguna de las Partes considera que es conveniente modificar alguna disposición de este Acuerdo, dichas modificaciones, si así lo acuerdan las Partes y si es necesario después de la consulta de conformidad con el Artículo (20) de este Acuerdo, entrarán en vigencia cuando sean confirmadas por un intercambio de notas, a través de los canales diplomáticos.
2. Si la enmienda se refiere a las disposiciones del Acuerdo que no sean las de las listas anexas, la enmienda será aprobada por cada Parte de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

3. Si la enmienda se refiere a disposiciones del Acuerdo que no sean los cuadros de rutas anexas, la enmienda será aprobada por cada Parte, de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

ARTICULO 23
REGISTRO CON LA ORGANIZACIÓN DE
AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

El presente Acuerdo y cualquier modificación posterior del mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional por parte del Estado donde se realizará la firma del Acuerdo.

ARTICULO 24
RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o válidas por una de las Partes, y que aún estén vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte, a los efectos de los servicios de operación previstos en este Acuerdo, siempre que los requisitos de que dichos certificados y licencias hayan sido expedidos o validados sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen o pueden ser establecidas de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de negarse a reconocer, a los efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales o que la otra Parte o cualquier otro Estado les hayan sido otorgados.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (1) en este Artículo, emitidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o aerolínea designada o con respecto a una aeronave que opera los servicios acordados en las rutas especificadas permitieran una diferencia con respecto a las normas establecidas en el Convenio, y cuya diferencia haya sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte podrán solicitar consultas, de conformidad con el Artículo 20 de este Acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte, con miras a asegurarse de que la práctica en cuestión sea aceptable para ellos. La falla en alcanzar un acuerdo satisfactorio constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 5 de este Acuerdo.

ARTICULO 25
CONFORMIDAD CON LOS CONVENIOS MULTILATERALES

Si un convenio o acuerdo general multilateral de transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo y sus Anexos se considerarán modificados en consecuencia.

ARTICULO 26
ANEXOS

Los anexos de este Acuerdo serán considerados como parte del Acuerdo y todas las referencias al mismo incluirán una referencia a los Anexos, salvo que se indique expresamente lo contrario.

ARTICULO 27
TERMINACION

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte su decisión de rescindir este Acuerdo; dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que el aviso de rescisión sea retirado por acuerdo previo a la expiración de este período. En ausencia de acuse de recibo por parte de la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de recibida la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 28
ENTRADA EN VIGOR

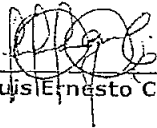
El presente Acuerdo será aprobado conforme a los requisitos constitucionales en el país de cada Parte y entrará en vigor el día en que las Partes intercambien notas diplomáticas.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

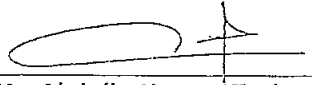
Hecho en Colombo Sri Lanka, el 6 día de diciembre 2017, en duplicado, en árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de interpretación divergente, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Gobierno de la
República Dominicana

Por el Gobierno del
Estado de Qatar



S. E. Luis Ernesto Camilo



S.E Mr. Abdulla Nasser Turkey
Al Subaey

ANEXO
CUADRO DE RUTAS 1

1. Rutas a ser operadas por la aerolínea designada del Estado de Qatar:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Cualesquiera Puntos en Qatar	Cualesquiera Puntos	Cualquier Punto en la Republica Dominicana	Cualesquiera Puntos

2. La aerolínea designada del Gobierno del Estado de Qatar podrá, en todos o en algunos vuelos, omitir llamadas en cualquiera de los puntos en las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios acordados en estas rutas comiencen en un punto de la columna (1).

CUADRO DE RUTAS 2

1. Rutas a ser operadas por la aerolínea designada de la República Dominicana:

(1)	(2)	(3)	(4)
Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Cualesquiera Puntos en Republica Dominicana	Cualquier Punto	Cualquier Punto en Qatar	Cualquier Punto

2. La aerolínea designada del Gobierno de la Republica Dominicana podrá, en todos o en algunos vuelos, omitir llamadas en cualquiera de los puntos en las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios acordados en estas rutas comiencen en un punto de la columna (1).