ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la República Dominicana denominados a continuación las "Partes Contratantes";

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

Deseando concertar un Acuerdo complementario de dicho Convenio a efectos de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los fines del presente Acuerdo, salvo que el contexto lo requiera de otro modo:

(a) el término "el Convenio de Chicago" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y comprende: (i) cualquier enmienda al mismo que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y (ii) cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo que haya sido aprobado conforme al Artículo 90 de ese Convenio, en la medida en que tal enmienda o Anexo esté en vigor en cualquier momento dado para ambas Partes Contratantes;

(b) el término "autoridad aeronáutica" significa, en el caso del Reino Unido, el *Secretary of State for Transport* (Ministro de Transportes) y, para los fines del Artículo 7, la *Civil Aviation Authority* (Autoridad de Aviación Civil), y, en el caso de la República Dominicana, el Secretario de Estado Director General de Aeronáutica Civil, o, en ambos casos, cualquier persona o entidad que pueda estar autorizada para desempeñar cualquier función que pueda ejercer actualmente la citada autoridad o funciones similares;

(c) el término "línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada conforme al Artículo 4 del presente Acuerdo;

(d) el término "territorio" con relación a un Estado tiene el significado que le ha sido asignado en el Artículo 2 del Convenio de Chicago;

(e) los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que les han sido asignados respectivamente en el Artículo 96 del Convenio de Chicago;

(f) el término "el presente Acuerdo" incluye el Anexo del mismo y cualquier enmienda a éste o al presente Acuerdo;

(g) el término "derechos impuestos al usuario" significa un derecho impuesto a líneas aéreas por la autoridad competente o que dicha autoridad permita imponer por el suministro de bienes o instalaciones aeroportuarios o instalaciones de navegación aérea (incluidos instalaciones para sobrevuelos) o servicios e instalaciones afines, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;

(h) el término "Certificado de Operador de Servicios aéreos" significa un documento expedido a una línea aérea, el cual afirma que la línea aérea en cuestión tiene la capacidad y organización profesionales a fin de lograr la operación segura de aeronaves para las actividades aeronáuticas especificadas en el certificado;

(i) el término "Estado miembro de la C. E." significa un Estado que sea en la actualidad o en el futuro una parte contratante en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

(j) El término "Estado Miembro de la CLAC" significa un Estado que es actualmente, o lo será en el futuro, una parte contratante al Tratado que establece la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

ARTÍCULO 2

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

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

ARTÍCULO 3

Otorgamiento de derechos

(1) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con relación a sus servicios aéreos internacionales:

(a) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;

(b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

(2) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados a continuación en el presente Acuerdo a efectos de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en la Sección apropiada del Cuadro de Rutas adjuntado al presente Acuerdo. Tales servicios y rutas se denominan a continuación "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente. Al operar un servicio convenido en una ruta especificada, la línea aérea o las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán además de los derechos especificados en el párrafo (1) de este Artículo del derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el Cuadro de Rutas adjuntado al presente Acuerdo a efectos de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluido correo.

(3) Nada de lo contenido en el párrafo (2) de este Artículo se entenderá en el sentido de conferir a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluido correo, para transportarlos mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

(4) Si, debido a conflicto armado, disturbios o evoluciones políticos, o circunstancias especiales y extraordinarias, una línea aérea designada de una Parte Contratante no puede operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante hará todo lo posible por facilitar la operación ininterrumpida de tal servicio a través de la reorganización temporaria apropiada de rutas.

ARTÍCULO 4

Designación y autorización

(1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar líneas aéreas a efectos de operar los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas y podrá retirar o modificar tales designaciones. Tales designaciones se efectuarán por escrito y serán transmitidas a la otra Parte Contratante por la vía diplomática.

(2) Al recibir tal designación, y las solicitudes de la línea aérea designada, de la forma y del modo prescritos para autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones y los permisos apropiados con un mínimo de demora en materia de procedimiento, siempre que:

(a) en el caso de una línea aérea designada por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

O BIEN

(i) esté establecida en el territorio del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y esté en posesión de una licencia de

operación válida, conforme a la legislación de la Comunidad Europea; y

(ii) un control regulador efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la C. E. a cargo de emitir su Certificado de Operador de Servicios aéreos y la autoridad aeronáutica correspondiente esté claramente identificada en la designación; y

(iii) la línea aérea sea propiedad, de forma directa o por mayoría, y esté además efectivamente controlada por Estados miembros de la C. E. o miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y / o por ciudadanos de dichos Estados;

Ó

(iv) la línea aérea esté constituida y tenga su centro de actividad principal en un territorio cuyas relaciones internacionales son responsabilidad del Reino Unido, y al cual el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea no se aplica, y esté asimismo en posesión de un Certificado de Operador de Servicios aéreos vigente emitido por la autoridad aeronáutica de dicho territorio.

(b) en el caso de una línea aérea designada por la República Dominicana:

(i) tenga su centro de actividad principal en el territorio del Estado responsable de su designación o de otro Estado miembro de la CLAC y haya recibido una licencia de operación emitido por un Estado miembro de la CLAC;

(ii) un control regulador efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la CLAC a cargo de emitir su Certificado de Operador de Servicios aéreos y la autoridad aeronáutica correspondiente esté claramente identificada en la designación; y

(iii) la línea aérea sea propiedad y continúe siendo propiedad, de forma directa o por mayoría, de un Estado miembro de la CLAC y / o ciudadanos de un Estado miembro de la CLAC, y esté efectivamente controlada en todo momento por dichos Estados y / o ciudadanos.

(c) la línea aérea designada tenga idoneidad para satisfacer las condiciones prescritas conforme a las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte Contratante que considere la solicitud o las solicitudes.

(3) Una vez que una línea aérea es designada y autorizada como se indica, podrá entonces comenzar a operar los servicios convenidos,

(vi) la línea aérea no esté constituida o no tenga su centro de actividad principal en un territorio cuyas relaciones internacionales son responsabilidad del Reino Unido, no formando parte del territorio de la Comunidad Europea, o no esté en posesión de un Certificado de Operador de Servicios aéreos vigente emitido por la autoridad aeronáutica de dicho territorio.

(b) cuando, en el caso de una línea aérea designada por la República Dominicana:

(i) no tenga su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro de la CLAC o no haya recibido una licencia de operación emitido por un Estado miembro de la CLAC; o

(ii) un control regulador efectivo de la línea aérea no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador de Servicios aéreos o la autoridad aeronáutica relevante no esté claramente identificada en la designación; o

(iii) la línea aérea no sea propiedad, de forma directa o por mayoría, de un Estado miembro de la CLAC y / o ciudadanos de un Estado miembro de la CLAC, o no esté efectivamente controlada por dichos Estados y / o ciudadanos; o

(iv) la línea aérea disponga ya de una designación para operar en virtud de un acuerdo bilateral entre un Estado miembro de la C. E. y otro Estado miembro de la CLAC, y el Reino Unido pueda demostrar que, al hacer uso de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en una ruta que incluye un punto el aquel otro Estado miembro de la CLAC, burlaría las restricciones a los derechos de tráfico impuestas por ese acuerdo bilateral; o

(v) la línea aérea designada esté en posesión de un Certificado de Operador de Servicios aéreos emitido por un Estado miembro de la CLAC y no exista un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre el Reino Unido y ese Estado miembro de la CLAC, habiéndose negado los derechos de tráfico para operar a ese Estado miembro de la CLAC al transportista designado por el Reino Unido;

(c) en caso de que esa línea aérea deje de cumplir con las leyes o reglamentos aplicados de forma normal y razonable por la Parte Contratante que otorga esos derechos; o

(d) si la línea aérea deja de otro modo de operar de acuerdo con las condiciones expuestas en el presente Acuerdo; o

(e) en caso de que la otra Parte Contratante deje de tomar las medidas pertinentes para mejorar la seguridad conforme con el párrafo (2) del Artículo 10; o

(f) de acuerdo con el párrafo (6) del Artículo 10.

(2) A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para prevenir el incumplimiento adicional de leyes o reglamentos, dicho derecho será ejercitado únicamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6

Competencia leal

(1) Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán oportunidades justas e iguales de competir en la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

(2) Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, de acuerdo con consideraciones comerciales y del mercado. Ninguna Parte Contratante restringirá unilateralmente las operaciones de las líneas aéreas designadas de cualquier Parte Contratante, salvo de acuerdo con los términos del presente Acuerdo o por medio de las condiciones uniformes que sean previstas por el Convenio.

(3) Ninguna de las Partes Contratantes deberá permitir que su línea o líneas aéreas designadas, ya sea junto con otra u otras líneas aéreas o por separado, abusen de su poder de mercado de tal forma que debiliten, o es probable que debiliten, o tengan la intención de debilitar seriamente a un competidor o excluirlo de una ruta.

(4) Las Partes Contratantes acuerdan que las siguientes prácticas seguidas por las líneas aéreas podrán ser consideradas como prácticas de competencia desleal y que podrán ser objeto de un examen más exhaustivo:

(a) el cobro de tarifas que en su agregado resulten insuficientes para cubrir los costos de la provisión de los servicios con que estén relacionadas;
(b) la inclusión de excesiva capacidad o frecuencia de servicio;
(c) las prácticas en cuestión son persistentes en vez de temporales;
(d) las prácticas en cuestión tienen un efecto económico grave sobre otra línea aérea o le ocasionan perjuicios económicos;
(e) las prácticas en cuestión reflejan una intención aparente o tienen el efecto probable de paralizar, excluir, o eliminar a otra línea aérea del mercado; y

(f) una conducta que indique un abuso de la posición dominante en la ruta.

(5) Si las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante consideran que las operaciones de un transportista designado constituyen prácticas de competencia desleal, podrán solicitar consultas con el fin de resolver los problemas. Cualquier solicitud de este tipo deberá ir acompañada de un aviso en el cual se especifiquen las razones de esa solicitud, y las consultas deberán comenzar dentro de los 15 días posteriores a la recepción de la solicitud.

ARTÍCULO 7

Tarifas

(1) A los fines de estas disposiciones, el término tarifa significa los precios a pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican esos precios, incluidos los precios y condiciones de agencia y otros servicios auxiliares, pero excluidas la remuneración y condiciones para el transporte de correo.

(2) Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas por servicios aéreos sean fijadas por cada línea aérea designada basándose en consideraciones comerciales de mercado. Ninguna Parte Contratante requerirá que sus líneas aéreas consulten con otras líneas aéreas acerca de las tarifas que cobran o tienen la intención de cobrar por servicios incluidos en estas disposiciones.

(3) Cada Parte Contratante podrá requerir notificación o presentación de cualquier tarifa que cobrarán su propia línea aérea designada o sus propias líneas aéreas designadas. Ninguna Parte Contratante requerirá notificación o presentación de ninguna tarifa que cobrarán la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Las tarifas podrán continuar en vigor a menos que sean desaprobadas posteriormente conforme a los párrafos 5 ó 6 a continuación.

(4) La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

(a) la protección de los consumidores de tarifas que sean excesivas debido a abuso del poder de mercado;

(b) la prevención de tarifas cuya aplicación constituya conducta anticompetitiva que tenga, o es probable que tenga o cuya intención explícita sea tener, el efecto de impedir, restringir o distorsionar la competencia o excluir a un competidor de la ruta.

(5) Cada Parte Contratante podrá rechazar unilateralmente cualquier tarifa presentada o cobrada por una de sus propias líneas aéreas designadas. Sin embargo, tal intervención se hará solamente si a la autoridad aeronáutica de esa Parte Contratante le parece que una tarifa cobrada o que se tenga la

intención de cobrar satisface uno de los dos criterios establecidos en el párrafo 4 anterior.

(6) Ninguna Parte Contratante adoptará medidas unilaterales para impedir que entre en vigor o continúe una tarifa cobrada por una línea aérea de la otra Parte Contratante o que la misma tenga la intención de cobrar. Si una Parte Contratante considera que tal tarifa no guarda conformidad con las consideraciones expuestas en el párrafo 4 anterior, podrá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante los motivos de su insatisfacción. Estas consultas tendrán lugar a más tardar a los 14 días de recibirse el pedido. Sin acuerdo mutuo, la tarifa entrará o continuará en vigor.

(7) Independientemente de los párrafos 3, 5 y 6 anteriores, ninguna de las Partes Contratantes requerirá la presentación de tarifas para el transporte de carga entre los dos Estados. Tales tarifas entrarán en vigor cuando lo decida la línea aérea en cuestión.

(8) Una Parte Contratante no requerirá la presentación, a efectos de aprobación, de las tarifas a ser cobradas por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para el transporte entre la primera Parte Contratante y un tercer Estado. Tales tarifas entrarán en vigor cuando la línea aérea en cuestión lo decida.

(9) Independientemente de las disposiciones de este Artículo, las tarifas a cobrar por parte de las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para transportes que se realicen por completo dentro de la Comunidad Europea estarán sujetas a la legislación de la Comunidad Europea.

ARTÍCULO 8

Derechos de aduana, impuestos y tasas

(1) Las Partes Contratantes eximirán de todos los derechos de aduana, impuestos indirectos nacionales y tasas nacionales similares a:

(a) las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes; y

(b) los siguientes elementos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:

(i) equipos de reparaciones, mantenimiento y servicio, y componentes;

(ii) equipos de atención de pasajeros y componentes;

(iii) equipos de cargamento y componentes;

(iv) equipos de seguridad, entre ellos componentes a incorporar en equipos de seguridad;

(v) material de instrucción y elementos para capacitación;

(vi) documentos de la línea aérea y de operadores; y

(c) los siguientes elementos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o suministrados a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:

(i) suministros para aeronaves (incluidos, pero sin ánimo de exhaustividad, artículos como alimentos, bebidas y tabaco), ya sean introducidos o embarcados en el territorio de la otra Parte Contratante;

(ii) combustible (sin perjuicio del párrafo o párrafos (5) y (6) de este Artículo), lubricantes y suministros técnicos fungibles;

(iii) repuestos, entre ellos motores; y

(d) equipos y componentes de computadora introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante para facilitar una o más de las siguientes cuestiones:

(i) la reparación, mantenimiento y servicio de aeronaves;

(ii) la atención de pasajeros en el aeropuerto o a bordo de las aeronaves;

(iii) el cargamento o descargamento de aeronaves;

(iv) la realización de verificaciones de seguridad relativas a pasajeros o carga;

siempre que, en el caso de los apartados (b)-(d) del párrafo, sean para uso a bordo de una aeronave o dentro de los límites de un aeropuerto internacional con relación al establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por la línea aérea designada en cuestión.

(2) La exención del pago de derechos de aduana, impuestos indirectos nacionales y tasas nacionales similares no se extenderá a cargos basados en el costo de servicios proporcionados a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Se puede exigir que los equipos y suministros a los que se hace referencia en el párrafo (1) de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades correspondientes.

(4) Las exenciones dispuestas por este Artículo estarán también disponibles en situaciones en las que la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan concertado arreglos con otra línea aérea o con otras líneas aéreas para el préstamo o la transferencia de los elementos y artículos especificados en el párrafo (1) de este Artículo en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tal otra línea aérea o tales otras líneas aéreas gocen de manera parecida de tales exenciones de tal otra Parte Contratante.

(5) Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá al Reino Unido recaudar, de forma no discriminatoria, impuestos, gravámenes, derechos, tasas o cargos al combustible que se suministra en su territorio para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada de la República Dominicana que opere entre un punto en el territorio del Reino Unido y otro punto en el territorio del Reino Unido o en el territorio de otro Estado miembro de la C. E.

(6) Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá a la República Dominicana recaudar, de forma no discriminatoria, impuestos, gravámenes, derechos, tasas o cargos al combustible que se suministra en su territorio para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada del Reino Unido que opere entre un punto en el territorio de la República Dominicana y otro punto en el territorio de un Estado miembro de la CLAC en aquellas circunstancias en las cuales ese Estado miembro de la CLAC ha formalizado un acuerdo referente al cobro de cargos al suministro de combustible mencionado.

ARTÍCULO 9

Seguridad de la aviación

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas relativas a normas de seguridad en cualquier esfera relacionada con tripulaciones de aeronaves, aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los 30 días de solicitadas.

(2) En línea con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de injerencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán en particular actuar de acuerdo con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del 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, el Protocolo Suplementario de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 así como todo acuerdo de seguridad aeronáutica que sea vinculante para las dos Partes Contratantes.

(3) Las Partes Contratantes se prestarán, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos que atenten contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(4) Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones de seguridad aeronáutica establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio de Chicago en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante requerirá que las líneas aéreas que ha designado para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, y los operadores de los aeropuertos en su territorio, actúen de acuerdo con dichas disposiciones de seguridad aeronáutica.

(5) Cada Parte Contratante conviene en que tales operadores de aeronaves deberán cumplir con las disposiciones de seguridad aeronáutica mencionadas en el párrafo (4) anterior, requisito de la otra Parte Contratante para entrar en el territorio de esa otra Parte Contratante. Para salidas de, o al estar en, el territorio de la República Dominicana, los operadores de aeronaves deberán cumplir con las disposiciones de seguridad aeronáutica de acuerdo con la legislación vigente de ese país así como con los reglamentos pertinentes aplicables a la seguridad de la CLAC. Para salidas de, o al estar en, el territorio del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, los operadores de aeronaves deberán cumplir con las disposiciones de seguridad aeronáutica de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea. Cada Parte Contratante garantizará que dentro de su territorio se apliquen medidas de seguridad eficaces para proteger las aeronaves, y para revisar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga, y suministros aerotransportados, antes y durante el proceso de embarque o carga de la aeronave. Cada Parte Contratante también atenderá favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante respecto de medidas de seguridad especiales razonables para hacer frente a una amenaza específica.

(6) Cuando ocurra un incidente o exista una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil, o cualquier otro acto ilícito que atente contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas

apropiadas destinadas a poner fin a tal incidente o amenaza de forma rápida y segura.

ARTÍCULO 10

Seguridad

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas relativas a normas de seguridad en cualquier esfera relacionada con tripulaciones de aeronaves, aeronaves o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los 30 días de solicitadas.

(2) Si, tras celebrar tales consultas, una de las Partes Contratantes llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene y administra eficazmente normas de seguridad en cualquiera de tales esferas que sean al menos equivalentes a las normas mínimas dispuestas a la sazón conforme al Convenio de Chicago, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante esas conclusiones y las medidas consideradas necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará medidas correctivas apropiadas. El hecho de que la otra Parte Contratante no adopte medidas apropiadas dentro de los 15 días, o del período más prolongado que pueda acordarse, constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 5(1) del presente Acuerdo (revocación o suspensión de autorización de operación).

(3) No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, se conviene en que cualquier aeronave operada por o, conforme a disposiciones de alquiler, en nombre de la línea aérea o de las líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios al o del territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se halle dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de sus tripulantes como el estado aparente de la aeronave y sus equipos (denominada en este Artículo "inspección de rampa"), siempre que ello no ocasione demoras irrazonables.

(4) Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa suscita:

(a) graves inquietudes de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con las normas mínimas dispuestas a la sazón conforme al Convenio de Chicago; o

(b) graves inquietudes de que haya una falta de mantenimiento y administración eficaces de normas de seguridad dispuestas a la sazón conforme al Convenio de Chicago;

la Parte Contratante que realice la inspección quedará en libertad, a los fines del Artículo 33 del Convenio de Chicago, de llegar a la conclusión de que los requisitos en virtud de los cuales el certificado o las licencias respecto de la aeronave o respecto de la tripulación de la aeronave habían sido emitidos o convalidados o los requisitos en virtud de los cuales esa aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas dispuestas conforme al Convenio de Chicago.

(5) En el caso de que un representante de la línea aérea o de las líneas aéreas de una Parte Contratante niegue acceso a efectos de realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por esa línea aérea o esas líneas aéreas de conformidad con el párrafo (3) de este Artículo, la otra Parte Contratante quedará en libertad de deducir que surgen graves inquietudes del tipo al que se hace referencia en el párrafo (4) de este Artículo y extraer las conclusiones a que se hace referencia en tal párrafo.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante en el supuesto caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampa, una denegación de acceso para inspección de rampa, consultas o de otro modo, de que la adopción de medidas inmediatas es esencial para la seguridad de las operaciones de una línea aérea.

(7) Cualquier medida adoptada por una de las Partes Contratantes de conformidad con los párrafos (2) o (6) de este Artículo habrá de cesar una vez que deje de existir el motivo de la adopción de tal medida.

ARTÍCULO 11

Control regulador

Cuando el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha designado una línea aérea cuyo control regulador se ejerce y mantiene por parte de otro Estado miembro de la C. E., los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del Artículo 10 se aplicarán de igual forma con relación a la adopción, el ejercicio y el mantenimiento de normas de seguridad por parte de ese otro Estado miembro de la C. E. y con relación a la autorización de operación de esa línea aérea.

Cuando la República Dominicana ha designado una línea aérea cuyo control regulador se ejerce y mantiene por parte de otro Estado miembro de la CLAC, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del Artículo 10 se aplicarán de igual forma con relación a la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de normas de seguridad por parte de ese otro Estado miembro de la CLAC y con relación a la autorización de operación de esa línea aérea.

ARTÍCULO 12

Código compartido

Toda línea aérea designada podrá, sin perjuicio de las leyes y los reglamentos de competencia aplicables, formalizar acuerdos de código compartido con cualquier otra línea aérea o líneas aéreas, siempre que:

(i) todo vuelo que forme parte de un servicio para el cual estos acuerdos sean aplicables esté operado por una línea aérea con derecho a operar dicho vuelo;

(ii) no se ofrezca un servicio por parte de una línea aérea de un Estado para transportar pasajeros locales entre un punto en el territorio del otro Estado y un punto en un tercer Estado, o entre dos puntos en el territorio del otro Estado, a no ser que esa línea aérea tenga derecho a operar y transportar tráfico local entre esos dos puntos por derecho propio; y

(iii) en lo concerniente a todo billete vendido, el comprador sea informado en el punto de venta de la línea aérea que operará cada sector del servicio.

ARTÍCULO 13

Alquiler

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de operar servicios haciendo uso de aeronaves (o de aeronaves y tripulación) alquiladas a cualquier empresa, incluyendo otras líneas aéreas, sin perjuicio de los acuerdos que se formalicen de vez en cuando entre las Partes Contratantes, que puedan incluir consideraciones relativas a la seguridad de operación.

ARTÍCULO 14

Asistencia en tierra

Sin perjuicio de las leyes y los reglamentos de cada Parte Contratante e incluyendo, en el caso del Reino Unido, la legislación de la Comunidad Europea, y, en el caso de la República Dominicana, los contratos firmados por el Estado citado en último término con su concesionario y con aeropuertos privados, cada línea aérea designada tendrá derecho en el territorio de la otra Parte Contratante, si dispusiera de ello, a auto asistirse en tierra ("*autoasistencia*") o, en caso de así preferirlo, tendrá derecho a elegir servicios de asistencia en tierra de forma completa o parcial entre varios proveedores autorizados. Cuando tales leyes, reglamentos o disposiciones contractuales limiten o imposibiliten la autoasistencia, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a

servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

ARTÍCULO 15

Transferencia de ingresos

Cada línea aérea designada podrá, mediante solicitud, convertir y remitir al país que prefiera los ingresos locales que excedan de sumas desembolsadas localmente. La conversión y el envío rápidos se permitirán sin restricciones al tipo de cambio aplicable a transacciones corrientes que esté en vigor en el momento en que tales ingresos sean presentados para su conversión y envío, y no estarán sujetos a ningún cargo salvo los cobrados normalmente por los bancos por realizar tal conversión y envío.

ARTÍCULO 16

Representación de las líneas aéreas y ventas

Toda línea aérea que:

(a) esté constituida y tenga su centro de actividad principal en el territorio de una Parte Contratante o en un Estado miembro de la C. E.; y

(b) esté en posesión de un Certificado de Operador de Servicios aéreos vigente emitido por la autoridad aeronáutica de esa Parte Contratante o un Estado miembro de la C. E.;

podrá:

(i) conforme a las leyes y los reglamentos relacionados con la entrada, residencia y empleo de la otra Parte Contratante, hacer entrar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus gerentes, técnicos, operadores y cualquier otro miembro del personal especializado que la línea aérea razonablemente considere necesario para la prestación de servicios aéreos;

(ii) utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante;

(iii) establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante;

(iv) participar en la venta y comercialización de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, ya sea directamente o por medio de agentes u otros intermediarios nombrados por la línea aérea. La línea aérea podrá vender, y cualquier persona estará en libertad de comprar, ese transporte en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

ARTÍCULO 17

Derechos impuestos al usuario

(1) Ninguna Parte Contratante impondrá o permitirá que se impongan a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante derechos impuestos al usuario superiores a los impuestos a las líneas aéreas suyas que operen servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante fomentará consultas sobre los derechos impuestos al usuario entre sus autoridades competentes responsables de fijar derechos y las líneas aéreas que usen los servicios e instalaciones proporcionados por esas autoridades responsables de fijar derechos, cuando sea posible por intermedio de las organizaciones que representen a esas líneas aéreas. Debe darse a tales usuarios aviso razonable de cualquier propuesta de cambio en los derechos impuestos al usuario a fin de que puedan expresar sus opiniones antes de que cualquier cambio se efectúe. Cada Parte Contratante alentará asimismo a sus autoridades competentes responsables de fijar derechos y a tales usuarios a intercambiar información apropiada relativa a los derechos impuestos al usuario.

ARTÍCULO 18

Transporte intermodal

Las líneas aéreas de cada Parte Contratante podrán emplear, en conexión con el transporte aéreo, todo transporte intermodal que tenga como destino o que provenga de cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o terceros países. Las líneas aéreas podrán elegir efectuar su propio transporte intermodal u ofrecerlo a través de acuerdos, incluyendo código compartido, con otros transportistas. Tales servicios intermodales podrán ser ofrecidos como servicio conjunto y con precio único que incluya la combinación de transporte aéreo e intermodal, siempre que a pasajeros y a expedidores se les informe de los proveedores del transporte en cuestión.

Este Artículo no confiere de ninguna manera el derecho de cabotaje.

ARTÍCULO 19

Consultas

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo o su cumplimiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las autoridades aeronáuticas, comenzarán dentro de un período de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 20

Solución de controversias

(1) Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán primeramente resolverla por medio de la negociación.

(2) Si las Partes Contratantes no llegaran a una resolución de la controversia por medio de la negociación, la controversia podrá ser remitida por ellas a la persona o entidad que acordaren o, a pedido de cualquier Parte Contratante, será sometida a la decisión de un tribunal de tres árbitros que estará constituido de la siguiente manera:

(a) dentro de los 30 días posteriores a la fecha en que se reciba una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante nombrará un árbitro. Los árbitros así nombrados designarán a un nacional de un tercer Estado que actuará como Presidente del tribunal, dentro de los 60 días posteriores al nombramiento del segundo de ellos;

(b) si, dentro de los períodos especificados anteriormente, no se hubiera hecho alguno de los nombramientos, cualquier Parte Contratante podrá solicitar al Presidente de la Organización de Aviación Civil Internacional que haga el nombramiento necesario dentro de los 30 días. Si el Presidente es de la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, se solicitará al Vicepresidente que haga el nombramiento. Si el Vicepresidente es de la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, se solicitará al miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional que siga en orden de jerarquía y no sea de la nacionalidad de una de las Partes Contratantes que haga el nombramiento.

(3) Salvo lo dispuesto a continuación en este Artículo o lo acordado de otro modo entre las Partes Contratantes, el tribunal determinará los límites de su competencia y determinará su propio procedimiento. Por decisión del tribunal o a solicitud de cualquier Parte Contratante, se celebrará una reunión para determinar las cuestiones precisas que serán arbitradas y los procedimientos específicos que se observarán, a más tardar dentro de los 30 días posteriores a la fecha en que el tribunal haya quedado plenamente constituido.

(4) Salvo que las Partes Contratantes acuerden otra cosa o el tribunal prescriba de otra manera, cada Parte Contratante presentará un memorando dentro de los 45 días posteriores a la fecha en que el tribunal haya quedado plenamente constituido. Cada Parte Contratante podrá presentar una respuesta dentro de los 60 días de presentado el memorando de la otra Parte Contratante. El tribunal celebrará una audiencia a pedido de cualquier Parte Contratante, o a juicio suyo, dentro de los 30 días posteriores al vencimiento del plazo para presentar respuestas.

(5) El tribunal intentará emitir una resolución por escrito dentro de los 30 días siguientes a la terminación de la audiencia o, si no se celebrara ninguna audiencia, dentro de los 30 días posteriores a la presentación de ambas respuestas. La resolución se adoptará por mayoría de votos.

(6) Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración con respecto a la resolución, dentro de los 15 días posteriores a la recepción de la misma y tal aclaración será expedida dentro de los 15 días posteriores a tal solicitud.

(7) La resolución del tribunal será obligatoria para las Partes Contratantes.

(8) Cada Parte Contratante sufragará los gastos del árbitro que hubiera nombrado. Los demás gastos del tribunal serán sufragados en partes iguales por las Partes Contratantes, incluido cualquier gasto en que hubieran incurrido el Presidente, Vicepresidente o miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional al aplicar los procedimientos del párrafo (2)(b) de este Artículo.

ARTÍCULO 21

Enmienda

Las Partes Contratantes acordarán cualquier enmienda al presente Acuerdo mediante un Intercambio de Notas.

ARTÍCULO 22

Terminación

Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de terminar el presente Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo quedará terminado a la medianoche (en el lugar en el que se reciba la notificación) inmediatamente antes de que se cumpla un año a contar desde la fecha en que la otra Parte Contratante recibió la notificación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes de que termine este período. Ante la falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación fue recibida 14 días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional la hubiera recibido.

ARTÍCULO 23

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en cuanto cada Parte Contratante haya notificado por escrito a la otra que sus respectivas formalidades constitucionales han quedado concluidas.

El presente Acuerdo reemplazará el Acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la República Dominicana relativo a servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos del 4 de mayo de 1951.

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

Hecho en dos ejemplares en Londres, a los veintidós (22) días del mes de marzo del año dos mil seis (2006), en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente válidos.

CARLOS MORALES TRONCOSO
Secretario de Estado de
Relaciones Exteriores de la
República Dominicana

JACK STRAW
Secretario de Estado para
Asuntos Exteriores &
Mancomunidad Británica

ARTÍCULO 23

Entrada en vigor

ANEXO

CUADRO DE RUTAS

Sección 1

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas del Reino Unido:

A PUNTOS EN EL TERRITORIO DEL REINO UNIDO	B PUNTOS INTERMEDIOS	C PUNTOS EN EL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	D PUNTOS MÁS ALLÁ
Todo(s) punto(s) en el Reino Unido y sus Territorios de Ultramar en el Caribe, y Bermuda	Todo(s) punto(s)	Todo(s) punto(s) en la República Dominicana	Todo(s) punto(s)

NOTAS:

1. Los puntos intermedios o los puntos más allá podrán omitirse en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o termine en el territorio del Reino Unido.

2. No se podrá embarcar ningún tráfico en un punto intermedio para desembarcarlo en el territorio de la República Dominicana ni embarcarlo en el territorio de la República Dominicana para desembarcarlo en un punto más allá, y viceversa, salvo lo que puedan determinar de forma conjunta de vez en cuando las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Esta restricción se aplica asimismo a todas las formas de tráfico de escala.

3. Toda referencia a los Territorios Británicos de Ultramar en el Caribe significará, a efectos de esta Sección, Anguila, las Islas Vírgenes Británicas, las Islas Caimanes, Montserrat y las Islas Turcos y Caicos.

4. Cualesquiera de las citadas rutas podrán combinarse sin pérdida de derechos de tráfico.

Sección 2

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de la República Dominicana:

A PUNTOS EN EL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	B PUNTOS INTERMEDIOS	C PUNTOS EN EL TERRITORIO DEL REINO UNIDO	D PUNTOS MÁS ALLÁ
Todo(s) punto(s) en la República Dominicana	Todo(s) punto(s)	Todo(s) punto(s) en el Reino Unido y sus Territorios de Ultramar en el Caribe, y Bermuda	Todo(s) punto(s)

NOTAS:

1. Los puntos intermedios o los puntos más allá podrán omitirse en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o termine en la República Dominicana.

2. No se podrá embarcar ningún tráfico en un punto intermedio para desembarcarlo en el territorio del Reino Unido ni embarcarlo en el territorio del Reino Unido para desembarcarlo en un punto más allá, y viceversa, salvo lo que puedan determinar de forma conjunta de vez en cuando las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Esta restricción se aplica asimismo a todas las formas de tráfico de escala.

3. Toda referencia a los Territorios Británicos de Ultramar en el Caribe significará, a efectos de esta Sección, Anguila, las Islas Vírgenes Británicas, las Islas Caimanes, Montserrat y las Islas Turcos y Caicos.

4. Cualesquiera de las citadas rutas podrán combinarse sin pérdida de derechos de tráfico.

REPUBLICA DOMINICANA

Secretaría de Estado
Relaciones Exteriores

DEJ/STI

CERTIFICACION

Yo, Embajador Miguel A. Pichardo Olivier, Subsecretario de Estado, Encargado del Departamento Jurídico, CERTIFICO: que la presente es copia fiel del Acuerdo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte Relativo a los Servicios Aéreos, suscrito el 22 de marzo del 2006, cuyo texto original se encuentra depositado en los archivos de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores.

Dada en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintitrés (23) días del mes de mayo del año dos mil seis (2006).

MIGUEL A. PICHARDO OLIVIER
Subsecretario de Estado,
Embajador, Encargado del Departamento Jurídico.