

ACUERDO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ

La República Dominicana y la República del Perú (en adelante identificados en singular como "República Dominicana" y "Perú" y colectivamente como "las Partes"),

DESEANDO fomentar un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con la menor interferencia y regulación del gobierno;

DESEANDO facilitar mayores oportunidades en el transporte aéreo internacional;

RECONOCIENDO que los servicios aéreos internacionales eficaces y competitivos mejoran el comercio, benefician a los consumidores y fomentan el crecimiento económico;

DESEANDO facilitar a las aerolíneas la posibilidad de ofrecer a los pasajeros y expedidores de carga, una variedad de opciones de servicios y con el deseo de alentar que las líneas aéreas individuales desarrollen e implementen precios competitivos;

DESEANDO asegurar el mayor nivel de protección y la seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran interés sobre acciones ó amenazas contra la seguridad de la aeronave, que pone en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, que puede afectar adversamente la operación del transporte aéreo, y socava la confianza pública en la seguridad aérea civil; y

SIENDO Estados Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se enuncie de otra manera, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" se refiere, para la República Dominicana, a la Junta de Aviación Civil; y para la República del Perú, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o según sea el caso cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas Autoridades;
2. "Acuerdo" se refiere a este Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda;
3. "Transporte aéreo" se refiere a la actividad que realizan las empresas de transporte público a través de una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o contrato;
4. "Capacidad" es el servicio o la cantidad de servicios que se proporcionan bajo este Acuerdo generalmente medido según el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un período específico, ya sea diariamente, semanalmente, estacionalmente o anualmente;

5. "Convenio" se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio, y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio, según los Artículos 90 y 94, en la medida que tales anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes;
6. "Aerolínea designada" se refiere a una aerolínea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
7. "A todo costo" se refiere al costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos;
8. "OACI" se refiere a la Organización de Aviación Civil Internacional creada en cumplimiento del Convenio;
9. "Tarifas" se refiere a los precios a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como a las condiciones en que estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo;
10. "Territorio"¹, (a) con respecto a la República Dominicana, los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado, de acuerdo a su legislación interna.

y (b) para la República del Perú se refiere al territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre y en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo a su legislación interna y el Derecho Internacional.
11. "Cargo al usuario" significa un cobro impuesto a las aerolíneas por las autoridades competentes, o que éstas permiten que se apliquen, para la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo los servicios y las instalaciones relacionadas;
12. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio.

Artículo 2 Otorgamiento de Derechos

1. Cada una de las Partes otorga a la otra Parte, los derechos que se especifican en este Acuerdo para la realización de servicios de transporte aéreo internacional en las rutas especificadas en el Anexo I. A dichos servicios y rutas se les identificará en adelante como "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas".

¹ Para mayor certeza, la definición y referencias al 'territorio' contenidas en el presente Acuerdo aplican exclusivamente para propósitos de determinar el ámbito de aplicación del mismo.

2. Según las disposiciones de este Acuerdo, las aerolíneas designadas de cada una de las Partes podrán ejercer los siguientes derechos:
 - a. el derecho de sobrevolar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
 - b. el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
 - c. el derecho de recoger y descargar en el territorio de una Parte, en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a, o desde puntos del territorio de la otra Parte;
 - d. el derecho de recoger y descargar en el territorio de un tercer estado en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a u originados en puntos dentro del territorio de la otra Parte, tal como se indica en el Anexo de este Acuerdo;
 - e. los derechos especificados de otra manera en este Acuerdo.
3. Las aerolíneas de cada una de las Partes, además de las designadas según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo también podrán ejercer los derechos especificados en los párrafos 2(a) y 2 (b) de este Artículo.
4. Ninguna estipulación del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confiera a la línea o líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.
5. Si debido a un conflicto armado, desastre natural, disturbio o actividad revoltosa, la (s) aerolínea(s) designada(s) de una de las Partes no pueda(n) operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte realizará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.

Artículo 3 Designación y Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de designar a una o más aerolíneas de su propio país, a operar los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad establecidas en ella, y para retirar o cambiar tales designaciones, y notificarlo a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos.
2. Luego de la recepción de tal designación y las peticiones de las aerolíneas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deberán, con el menor retraso procesal, otorgar a las aerolíneas las debidas autorizaciones operativas y permisos, a menos de que no se cumpla con lo siguiente:
 - a. que la aerolínea designada tenga su oficina o principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
 - b. La Parte que designa la aerolínea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la aerolínea según las leyes y normas de la Parte que designa la aerolínea;
 - c. La aerolínea está capacitada en cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación; y

- d. La Parte que designa la aerolínea está cumpliendo con y haciendo cumplir los estándares establecidos en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).
3. Al haber recibido la autorización operativa brindada según el párrafo 2 de este Artículo, la (s) aerolínea (s) designada (s) deberá(n) iniciar las operaciones de los servicios acordados dentro del plazo establecido en la legislación de la Parte que recibe la designación, siempre que la(s) aerolínea(s) designada(s) cumplan con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

Artículo 4 Denegación, Revocación y Límites de la Autorización

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de denegar las autorizaciones indicadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y para revocar la autorización operativa o para suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) del presente Acuerdo por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte o imponer tales condiciones como estime necesario para el ejercicio de tales derechos:
 - a. en el caso que la(s) aerolínea(s) designada(s) no cumpla(n) las condiciones prescritas por las leyes y normas normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte designante;
 - b. en el caso que la aerolínea designada no tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
 - c. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpla con el control regulador efectivo de la aerolínea, según la ley aeronáutica de la Parte que designa la aerolínea.
 - d. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpliera con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).
2. Dicho derecho se ejercerá solamente tras la consulta con la otra Parte de conformidad con el artículo 20 (Consultas), a menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones dispuestas según el párrafo 1 de este Artículo sea imprescindible para impedir incumplimientos adicionales de las leyes y normas, o a menos que la protección o la seguridad requiera alguna acción según las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 5 Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y las normas de una de las Partes aplicables al ingreso y salida de su territorio de la aeronave dedicada a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentre en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte.
2. Las leyes y normas de una Parte aplicables para el ingreso, permanencia y partida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga incluyendo correo, tales como los relacionados a inmigración, aduanas, tipo de moneda, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte mientras se encuentren en dicho territorio.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o cualquier otra sobre una aerolínea designada de la otra Parte involucrada en un transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus leyes y normas establecidas en este artículo.

Artículo 6 Asistencia en Tierra

1. Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) que figuran en el Anexo 6 y 17 del Convenio, y de conformidad con las reglamentaciones locales, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra Parte, a elección de cada aerolínea a:
 - a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
 - b) unirse a otros para formar una entidad; y / o
 - c) seleccionar entre proveedores competidores de servicios.
2. Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las Partes limiten o imposibiliten la prestación de sus servicios de tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.
3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

Artículo 7 Tránsito directo

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión, salvo por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. De acuerdo a la legislación interna de cada Parte, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana.

Artículo 8 Seguridad Operacional

1. Cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. Si, luego de tales consultas, una Parte observa que la otra Parte no mantiene y/o maneja eficazmente los estándares de seguridad establecidos por la OACI en cumplimiento del Convenio, se informará de dichas observaciones y de los pasos considerados necesarios según esos estándares. La otra Parte deberá tomar entonces una medida correctiva apropiada en un período de tiempo acordado.
3. A pesar de las obligaciones indicadas en el Artículo 33 del Convenio, las Partes acuerdan que cualquier aeronave operada por, o bajo contrato de alquiler, a nombre de la aerolínea o aerolíneas de una Parte sobre servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser sujeta de revisión por los representantes

autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, a fin de poder verificar tanto la validez de los documentos de dicha aeronave y los de la tripulación, así como las condiciones de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa ") con el mínimo retraso posible.

4. Si alguna o varias inspecciones de rampa conduce a:
 - a. Preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento en cumplimiento del Convenio; o
 - b. Preocupaciones serias que evidencien una falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de seguridad operacional establecidos en los Anexos del Convenio;
La Parte que realiza la inspección de rampa, según los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que, los requisitos bajo los que el certificado o las licencias con relación a la aeronave o a su tripulación se hubiesen emitido o validado, o que los requisitos según los que se opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en cumplimiento del Convenio.
5. En el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte según el párrafo 3 de este artículo sea denegado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte será libre de inferir que han surgido preocupaciones serias del tipo a los que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones indicadas en ese párrafo.
6. Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o variar la autorización operativa de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, una consulta conforme a lo establecido en el inciso 1 del presente Artículo o de otra manera, si se determina que es de suma importancia tomar acción inmediata, por la seguridad de la operación de una aerolínea.
7. Se dejará de aplicar toda acción por una de las Partes según los párrafos 2 o 6 de este Artículo, una vez que el motivo de aplicarla desaparezca.

Artículo 9 Seguridad de la Aviación

1. Cada una de las Partes podrá realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad de la aviación, aprobados por la otra Parte. Dichas consultas se desarrollarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la

Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988; y el "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección", hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes.

3. Cada una de las Partes brindará, según se le solicite, toda ayuda factible a la otra Parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.
4. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio, en la medida de que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Estas exigirán que los operadores de aeronave de su matrícula, o los operadores aéreos que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio que actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque. Cada una de las Partes dará acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, pasajeros, tripulación, aeropuertos o las instalaciones de navegación, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas destinadas a poner término al incidente o amenaza de manera rápida y segura en cuanto sea factible bajo tales circunstancias.
7. Cuando una de las Partes tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. El no lograr un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha petición será causa para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización operativa y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. En caso de emergencia, una de las Partes podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de los quince (15) días.

Artículo 10 Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes deberán, durante el

período de su vigencia, ser reconocidos por la otra Parte con la finalidad de operar los servicios aéreos estipulados en el presente Acuerdo, siempre y cuando los requisitos según los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o autorizados, sean iguales a o superen los estándares mínimos de seguridad operacional establecidos por el Convenio.

2. En el caso que los privilegios o condiciones de las licencias mencionados en el párrafo anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una aerolínea designada o a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la aludida discrepancia.
3. Cada una de las Partes podrá negarse a reconocer la validez, en el caso de los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados a sus connacionales por la otra Parte.

Artículo 11 Cargos al usuario

Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades pertinentes de cada una de las Partes a las aerolíneas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades, servicios de navegación aérea, comunicación y otros servicios, serán establecidos de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte. En cualquier caso, no se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los que se impongan a sus propias aerolíneas que exploten servicios internacionales similares.

Artículo 12 Cambio de moneda y remesa de los ingresos

Cada una de las Partes deberá permitir a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero según la elección del Estado de las aerolíneas designadas, todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo que excedan los gastos locales, permitiéndose su rápida conversión y remesa sin restricciones ni discernimiento, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la petición de conversión y remesa, de conformidad con la legislación nacional de cada Parte.

Artículo 13 Oportunidades comerciales

1. A la aerolínea (s) designada (s) de cada una de las Partes se le deberá permitir mantener los representantes adecuados en el territorio de la otra Parte. Dichos representantes podrán ser comerciales, operacionales, técnicos y de otras especialidades, quienes podrán ser transferidos o contratados localmente según se requiera para brindar los servicios aéreos internacionales en cumplimiento con las leyes y normas de la otra Parte que se relacionan con su ingreso, residencia y empleo.
2. Las autoridades pertinentes de cada una de las Partes deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) aerolínea (s) designada (s) de la otra Parte puedan realizar sus actividades en forma ordenada.

3. Particularmente cada una de las Partes le garantiza a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, el derecho de participar en la venta y comercialización del servicio de transporte aéreo en su territorio (directamente y, a discreción de la(s) aerolínea(s) designada(s) a través de sus agentes) incluyendo el derecho de establecer oficinas, conectadas o no a Internet. Cada aerolínea(s) designada(s) tendrá el derecho de vender y cualquier persona podrá comprar ese servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro país.

Artículo 14 Libre Competencia

Cada Parte, a través de sus organismos especializados, podrá adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.

Artículo 15 Acuerdos de Cooperación Comercial

Al operar o mantener los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir Acuerdos de Cooperación Comercial, tales como, bloqueo de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamientos de aeronaves, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
- b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y
- c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer Estado.

Siempre y cuando:

- i. Todas las aerolíneas en los Acuerdos cuenten con la autorización respectiva, los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos; y
- ii. con relación a la venta de cualquier boleto, la aerolínea informe al pasajero en el punto de venta qué aerolínea operará cada sector del servicio y con cuál aerolínea (s) el pasajero está suscribiendo la relación contractual.

Artículo 16 Derechos de aduana

1. Cada una de las Partes deberá eximir a la aerolínea designada de la otra Parte en el sentido más amplio conforme a sus leyes, reglas y normas, de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación respecto del avión, sobre combustible, equipos de tierra, lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipos regulares de aeronaves, compartimentos de aeronaves y otros artículos tales como guías de carga aérea impresas, cualquiera material impreso que lleve la insignia de la empresa y el material de publicidad común distribuido gratuitamente por esa aerolínea designada, que permanece todavía a bordo, destinado al uso o utilizado únicamente en conexión con la operación o la reparación del avión de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.
2. Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los artículos indicados en el párrafo (1) de este Artículo:
 - a. introducidos en el territorio de una de las Partes por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte siempre y cuando se requiera mantener dichos artículos bajo control aduanero dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos

- internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.
- b. retenidos en la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte tras su llegada o salida del territorio de la otra Parte.
 3. Los materiales y suministros retenidos a bordo de una aeronave de la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte hasta su reexportación, solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese país.

Artículo 17 **Capacidad**

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte una oportunidad equitativa para suministrar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas.
2. Cada una de las Partes deberá permitirle a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basado en las consideraciones comerciales del mercado. En consecuencia, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea exigido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes, en concordancia con el Artículo 15 del Convenio.

Artículo 18 **Tarifas**

1. Cada una de las Partes deberá permitir que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada aerolínea designada.
2. Las tarifas cobradas por las aerolíneas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

Artículo 19 **Vuelos No Regulares (charter)**

Cada Parte, sujeto a reciprocidad y de acuerdo a sus regulaciones, atenderá favorablemente las solicitudes de vuelos charter formuladas por una aerolínea de la otra Parte debidamente autorizada.

Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, asistencia en tierra, seguridad operacional, seguridad de la aviación, reconocimiento de certificados y licencias, derechos de aduanas y cobros al usuario del presente acuerdo se aplicarán también a los vuelos no regulares (charter) operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

Artículo 20
Consultas

Cada Parte podrá, toda vez que estime conveniente, solicitar por vía diplomática la celebración de consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo, o sobre el cumplimiento de las disposiciones de este último. Dichas consultas, salvo el caso de interpretación, podrán celebrarse entre autoridades aeronáuticas y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, salvo disposición contraria establecida por mutuo acuerdo entre las Partes o disposición contraria contenida en el presente Acuerdo.

Artículo 21
Enmienda

1. Cualquier enmienda al Acuerdo, fruto de un acuerdo entre las Partes, entrará en vigor en la forma prevista en el Artículo 25.
2. Cualquier enmienda al Anexo a este Acuerdo puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que las Partes confirmen mutuamente que sus correspondientes procedimientos internos para este fin han sido cumplidos.

Artículo 22
Solución de Controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.

Artículo 23
Plazo y Denuncia del Acuerdo

1. En cumplimiento del párrafo 2 de este Artículo, el Acuerdo tendrá una vigencia ilimitada.
2. Cualquiera de las Partes puede dar, en cualquier momento, aviso por escrito a la otra Parte de su decisión de resolver este Acuerdo. Se comunicará simultáneamente a OACI. En tal caso, el Acuerdo se resolverá a los doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que por acuerdo mutuo se retire la notificación de la resolución antes de la culminación de este periodo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, se estimará que la notificación ha sido admitida catorce (14) días después de la fecha de recepción de la OACI.

Artículo 24
Registro con la OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda posterior serán registrados a partir de su entrada en vigor en la OACI.

Artículo 25
Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, que han finalizado los respectivos procedimientos conforme a la legislación de cada una de las Partes.

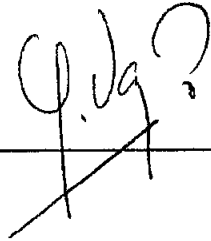
Artículo 26
Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

1. En la aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio.
2. Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las mismas, bajo este Acuerdo y ese otro acuerdo, será resuelta mediante consultas.

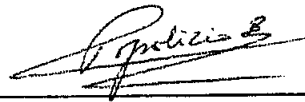
EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

SUSCRITO en Lima, a los 18 días del mes de marzo del año 2019.

Por República Dominicana



Por República del Perú



**ANEXO I
CUADRO DE RUTAS**

RUTAS PARA LA REPÚBLICA DOMINICANA			
Origen	Vía	Destino	Puntos más Allá
Puntos anteriores y puntos en República Dominicana	Puntos intermedios	Puntos en Perú	Puntos más allá del Perú
RUTAS PARA LA REPÚBLICA DE PERÚ			
Origen	Vía	Destino	Puntos más Allá
Puntos anteriores y/o puntos en Perú	Puntos intermedios	Puntos en República Dominicana	Puntos más allá de la República Dominicana

- I. De conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo, la capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizados en la explotación de los servicios acordados, serán libremente determinados por las aerolíneas designadas.
- II. Las aerolíneas designadas de una de las Partes podrán operar con derechos de 3ª y 4ª libertad hacia y desde cualesquiera puntos en el territorio del territorio de la otra Parte.
- III. Los puntos a ser operados con derechos de 5ª y/o 6ª libertad por las aerolíneas designadas de las Partes, serán previamente acordados mediante Memoranda de Entendimiento por las Autoridades Aeronáuticas.

NOTAS:

Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán:

1. Omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios operen a través de un punto de la Parte que designa la línea aérea.
2. Servir en las rutas un punto o puntos intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
3. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.
4. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público.

