

Caja 3

Acuerdo de Transporte Aéreo

entre

el Gobierno de República Dominicana

y

el Gobierno de los Estados Unidos de América.

ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA
Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado con un mínimo de interferencia y reglamentación gubernamentales,

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional,

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios a los precios más bajos que no sean discriminatorios ni de carácter depredatorio y que no representen abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar precios innovadores y competitivos,

Deseando garantizar el grado más elevado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su

grave preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o propiedad, afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil,

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

Deseando concluir un nuevo Acuerdo que comprenda todas las formas de transporte aéreo para reemplazar el Acuerdo sobre Transporte Aéreo concluído entre ellos y firmado en Santo Domingo el 19 de julio de 1949, y sus enmiendas hechas mediante intercambio de Notas firmadas en Santo Domingo el 19 de octubre de 1971.

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo; el término:

a) Por "autoridades aeronáuticas" se entiende, en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transportación o su agencia sucesora, y en el caso de la República Dominicana la Junta de Aeronáutica Civil o su agencia sucesora;

b) Por "Acuerdo" se entiende el presente Acuerdo, sus anexos y cualesquier enmiendas a los mismos;

c) Por "transporte aéreo" se entiende cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo;

d) Por "Convenio" se entiende el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

i) cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y

- ii) cualquier anexo, o enmienda al mismo adoptado en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que tal anexo o enmienda esté en vigor en un momento dado para ambas Partes;

 - e) Por "línea aérea designada" se entiende una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

 - f) Por "precio" se entiende:
 - i) cualquier tarifa, flete o precio que carguen las líneas aéreas o sus agentes, y las condiciones que rijan la disponibilidad de tal tarifa, flete o precio;

 - ii) los cargos y condiciones por los servicios auxiliares al tráfico que ofrezcan las líneas aéreas, y

 - iii) las cantidades que cobren las líneas aéreas a los intermediarios del transporte aéreo,
- por concepto del transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o la carga (excluyendo correo) en el transporte aéreo.

//

g) Por "transporte aéreo internacional" se entiende el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un estado;

h) Por "escala para fines no comerciales" se entiende un aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga ni correo en el transporte aéreo;

i) Por "territorio" se entiende las áreas terrestres bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una de las Partes, y las aguas territoriales adyacentes a las mismas;

j) Por "derecho impuesto al usuario" se entiende un cargo hecho a las líneas aéreas por la prestación de servicios de aeropuerto, aeronavegación, propiedad o instalaciones de seguridad aérea; y

k) Por "costos económicos completos" se entiende el costo directo de la prestación de servicios, más un cargo razonable por gastos generales administrativos.

k

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

1) Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas de la otra Parte: /

- a) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c) los derechos especificados de otro modo en el presente Acuerdo.

2) Nada de lo estipulado en el párrafo 1) de este Artículo se interpretará como que concede el derecho a las líneas aéreas de una Parte a participar en el transporte aéreo entre puntos en el territorio de la otra Parte.

AA

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1) Cada Parte se reservará el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para llevar a cabo el transporte aéreo internacional en virtud del presente Acuerdo, y de retirar (o alterar tales designaciones. Tales designaciones se transmitirán por escrito, y por vía diplomática, a la otra Parte, y especificarán si la línea aérea está autorizada a llevar a cabo el tipo de transporte aéreo especificado en el Anexo I, el Anexo II, o ambos.

2) Al recibo de tal designación y las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y de la manera prescrita, para autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte concederá autorizaciones y permisos apropiados con un mínimo de demora por concepto de procedimiento, siempre que:

a) una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea estén en poder de la Parte que designa a la línea aérea, los nacionales de esa Parte, o ambos;

b) la línea aérea designada esté capacitada para satisfacer las condiciones prescritas bajo las leyes y los reglamentos que normalmente aplica la Parte que considera la solicitud o solicitudes a las operaciones del transporte aéreo internacional; y

c) la Parte que designa a la línea aérea mantenga y administre las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 4

Revocación de la Autorización

1) Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en el caso en que:

- a) una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no estén en poder de la otra Parte, de nacionales de la otra Parte, o ambos;
- b) dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo; o
- c) la otra Parte no esté manteniendo ni administrando las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

2) A menos que sea esencial tomar una acción inmediata para impedir la adicional falta de cumplimiento de las disposiciones enunciadas en los subpárrafos 1(b) ó 1(c) de este Artículo, los derechos establecidos mediante este Artículo, se ejercerán solamente previa consultas con la otra Parte.

3) Este Artículo no limita los derechos de cualesquiera de las Partes de suspender, limitar o condicionar los servicios aéreos de acuerdo a las provisiones del Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la operación y navegación de aeronaves serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.

2) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronave (incluyendo los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) serán cumplidos por, o en nombre de, tales pasajeros, tripulación o carga de la línea aérea de la otra Parte al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.

ARTICULO 6

Seguridad

1) A los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, cada Parte aceptará como válidos, los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de rehusar o aceptar como válidos para fines de vuelo sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

2) Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, después de celebrarse tales consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de

tales determinaciones y las medidas que se considerarán necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de rehusar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que la otra Parte no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad de la Aviación

1) Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo.

2) Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

3) Las Partes actuarán de conformidad 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 Ilegal de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de

conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación

establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación

5) Cada Parte conviene en observar las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas apropiadas 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 o la estiba. Cada una de las Partes prestará también atención positiva a toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de deterioramiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones destinadas a poner fin en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

7) Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud será causa para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

- 1) Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
- 2) Las líneas aéreas designadas de una Parte, de conformidad con las leyes y los reglamentos de la otra Parte relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico, operacional, de ventas y otro personal especializado necesarios para la prestación de transporte aéreo.
- 3) Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes autorizados para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos serán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones eliminen los servicios autónomos, se prestarán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados, y dichos servicios serán comparables a la clase de los servicios autónomos si la prestación de éstos fuera

4) A reserva de lo que pueda disponer específicamente la legislación sobre fletamentos del país en que se origine el vuelo, cada línea designada de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a su discreción, a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender este transporte y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en monedas de conversión libre.

5) Cada línea aérea designada de una Parte, si así lo solicita, podrá convertir y remitir a su país los ingresos locales en exceso de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remisión se permitirá con prontitud y sin restricciones o gravámenes locales, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remisiones en ese momento.

ARTICULO 9

Impuestos y Derechos Arancelarios

1) Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves explotadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto inclusive motores, suministros para la aeronave (incluidos, pero no limitados a, alimentos, bebidas y licor, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al uso de los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vuelo), y otros artículos destinados únicamente a la explotación o al servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, o utilizados exclusivamente en relación con dichas operaciones de explotación o servicio, estarán exentos, sobre una base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre la propiedad y patrimonio, derechos arancelarios, impuestos de consumo, y derechos y gravámenes similares impuestos por las autoridades nacionales y que no estén basados en el costo de los servicios prestados, siempre que el equipo y los suministros antedichos permanezcan a bordo de la aeronave.

Deberá también haber exención, en base de reciprocidad, de impuestos, derechos arancelarios, tasas y cargos a que se hace referencia en el párrafo 1) del presente Artículo, con excepción de los impuestos en el costo del servicio prestado:

- a) los suministros de la aeronave introducidos o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para ser usados en aeronaves en vuelos de salida, de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros se vayan a usar en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el que se llevan a bordo;

- b) el equipo de tierra y las piezas de repuesto inclusive motores, introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte, usadas en el transporte aéreo internacional; y

- c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles introducidos o proporcionados en el territorio de una Parte para ser usados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el que se llevan a bordo.

3) Las autoridades competentes podrán exigir que el equipo y los suministros a que se hace mención en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo se mantengan bajo su supervisión o control.

4) Las exenciones previstas en este Artículo también se concederán cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan firmado contratos con otra línea aérea a la que la otra Parte haya otorgado igualmente el disfrute de dichas exenciones, para el préstamo o la transferencia, en el territorio de la otra Parte, de los artículos que se detallan en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo.

5) Cada Parte desplegará los máximos esfuerzos por conseguir para las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sobre la base de reciprocidad, una exención de impuestos, derechos arancelarios, cargos y tasas con que las autoridades estatales, regionales y locales gravan los artículos detallados en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo, así como de cargos sobre el combustible que se transmiten directamente al consumidor a través de alzas de precio ("through-put charges"), en las circunstancias descritas en el presente Artículo, salvo en la medida en que los cargos estén justificados por el coste efectivo de la prestación del servicio.

ARTICULO 10

Derechos Impuestos al Usuario

1) Los derechos impuestos al usuario por las autoridades impositivas competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

2) Los derechos impuestos al usuario gravados a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero no exceder, una parte equitativa del costo total que representa para las autoridades impositivas competentes el proporcionar servicios de aeropuerto y de aeronavegación, dispositivos e instalaciones de seguridad aérea. Las instalaciones y los servicios por los que se imponen estos derechos se proporcionarán en forma eficaz y económica. Se deberá avisar con antelación razonable sobre cualquier cambio que se proyecte efectuar en los derechos impuestos al usuario. Cada Parte regulará la celebración de consultas entre las autoridades impositivas competentes de su territorio y las líneas aéreas que prestan los servicios y las instalaciones, y alentará a las autoridades impositivas competentes y a las líneas aéreas a proporcionar la información que sea necesaria para permitir un juicio que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 11

Competencia Leal

- 1) Cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes, de competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.

- 2) Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.

- 3) Ninguna de las Partes establecerá límites, de manera unilateral, sobre el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo como sea requerido por razones de aduanas, técnicas, operacionales o ambientales, siempre que se ajusten a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del presente Acuerdo.

- 4) Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito en cuanto a derecho de "first refusal requirement"), porcentaje de mercado que

puede recibir ("uplift ratio"), compensación por no presentar objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos del presente Acuerdo.

5) Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte el registro de horarios, programas de vuelos de fletamento, o planes de operación para su aprobación, salvo como se requiera en una base no discriminatoria para cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 3) del presente Artículo, o como se autorice específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. Si una Parte exige el registro para fines informativos, deberá reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Fijación de Precios

(Desaprobación Mutua)

1) Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada fijar precios para el transporte aéreo, basados en consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes estará limitada a:

- a) impedir prácticas o precios discriminatorios o de carácter depredatorio;
- b) proteger a los consumidores contra precios que sean irrazonablemente elevados o restrictivos a causa del abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas contra precios que sean artificialmente bajos a causa de subvenciones o apoyo gubernamental directos o indirectos.

Cada Parte podrá requerir que se notifiquen a sus

líneas aeronáuticas o se presenten ante ellas, los precios

propuestos por las líneas aéreas de la otra Parte para vuelos desde

su territorio. La notificación o registro por las líneas

aerías de las Partes podrá exigirse con una anticipación de no más

de 60 días de la fecha propuesta de su entrada en vigor. En casos individuales, podrá permitirse la notificación o el registro con menos tiempo de anticipación que el normalmente requerido. Ninguna Parte exigirá la notificación o el registro por las líneas aéreas de la otra Parte, de precios cobrados por fletadores al público, por tráfico originado en el territorio de la otra Parte antedicha.

3) Ninguna de las Partes emprenderá acción unilateral destinada a impedir la iniciación o continuación de cualquier precio propuesto o cobrado por a) una línea aérea de cualesquiera de las Partes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o b) una línea aérea de una Parte por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier territorio, incluyendo en ambos casos el transporte sobre una base de interlínea o intralínea. Si cualesquiera de las Partes considera que un precio es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte las razones de su desagrado tan pronto como sea posible. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de 30 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud y las Partes se esforzarán por obtener la información necesaria para llegar a una solución razonada de la cuestión. Si las Partes llegan a un acuerdo respecto a un precio acerca del cual se presentó una objeción de desagrado, cada Parte realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. En defecto de un acuerdo, el precio entrará en vigor o seguirá en vigor.

4) No obstante lo estipulado en el párrafo 3) del presente Artículo, cada Parte permitirá a) a cualquier línea aérea de cualquiera de las Partes, equiparar su precio a otro más bajo o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra línea aérea o fletador por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, y b) a cualquier línea aérea de una Parte a equiparar su precio a otro más bajo o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra línea aérea o fletador por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país. Según se usa aquí, el término "equiparar" significa el derecho de establecer oportunamente, usando los procedimientos expeditivos que sean necesarios, un precio idéntico o similar sobre una base directa, de interlíneas o intralínea, no obstante las diferencias en condiciones relativas a rutas, requisitos de ida y vuelta, transbordos, tipo de servicio o de aeronave, o dicho precio mediante una combinación de precios.

ARTICULO 13

Consultas

Cualesquiera de las Partes podría, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con este Acuerdo. Tal solicitud deberá contener las razones por las que se solicita y deberá ésta ser enviada, en el caso de los Estados Unidos de América, a la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores Dominicana, y, en el caso de la República Dominicana, al Departamento de Estado de los Estados Unidos de América. Tales consultas deberán comenzar en la fecha más cercana posible, pero no más tarde de 60 días de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud a menos que se pacte de otra manera. Cada Parte deberá preparar y presentar durante tales consultas evidencia relevante en apoyo a sus posiciones a los fines de facilitar decisiones ponderadas desde el punto de vista económico, racional y de información. Si hubiese cualquier revisión de este Acuerdo o de sus Anexos como resultado de tales consultas, tales revisiones deberán ser confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas.

ARTICULO 14

Arreglo de Controversias

1) Cualquier controversia que surja en torno al presente Acuerdo, y que no se resuelva en una primera ronda de consultas formales, excepto las que surjan con respecto al párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de Precios), podrá someterse, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no acuerdan este procedimiento, la controversia, a petición de cualquiera de las Partes, se someterá al arbitraje de conformidad con los procedimientos estipulados a continuación:

2) El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros, constituido de la siguiente forma:

a) dentro de 30 días después de haber recibido la petición de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de 60 días después de haber sido nombrados, estos dos árbitros, nombrarán, de mutuo acuerdo, un tercer árbitro que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje;

si cualesquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de

las Partes podrá solicitar del Presidente de la Corte Internacional de Justicia que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios dentro de 30 días. Si el Presidente de la Corte es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el Vice-presidente de rango más elevado que no haya sido descalificado por este motivo.

3) Salvo que se acuerde lo contrario, el tribunal de arbitraje establecerá los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo, y su propio procedimiento. Bajo la dirección del tribunal o a petición de cualesquiera de las Partes, se celebrará una conferencia para determinar los temas específicos que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos a seguir, no más tarde de 15 días después de haberse constituido plenamente el tribunal.

4) Salvo que se acuerde lo contrario, cada Parte presentará un memorando dentro de los 45 días siguientes a la fecha en que el tribunal haya quedado plenamente constituido. Las respuestas se enviarán en un plazo de 60 días. El tribunal celebrará una conferencia a petición de cualesquiera de las Partes o a su solicitud, dentro de 15 días después de la fecha de vencimiento del recibo de las respuestas.

5) El tribunal tratará de presentar una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la conclusión de la audiencia, o, de no celebrarse audiencia, después de la presentación de ambas respuestas. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

6) Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días siguientes a la entrega de ésta, y cualquier aclaración deberá emitirse dentro de los 15 días siguientes a tal solicitud.

7) Cada Parte, en consonancia con sus leyes nacionales, dará pleno cumplimiento a cualquier decisión o laudo del tribunal de arbitraje.

8) Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Cualquier gasto contraído por el Presidente del Corte Internacional de Justicia en relación con los procedimientos enunciados en el párrafo 2) b) del presente Artículo será considerado como parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 15

Terminación

Cualesquiera de las Partes, en cualquier momento, podría dar aviso por escrito, a través de los canales diplomáticos, a la otra Parte, de su decisión de terminar este Acuerdo. Tal aviso deberá ser enviado, en el caso de los Estados Unidos de América, a la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores Dominicana, y, en el caso de la República Dominicana, al Departamento de Estado de los Estados Unidos de América. Tal aviso deberá también ser enviado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo deberá terminar a la media noche (en el lugar de recibo del aviso de la otra Parte) un (1) año después de la fecha de recibo por la otra Parte. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, el aviso deberá parecer haberse recibido catorce (14) días después del recibo del aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

4

ARTICULO 16

Acuerdo Multilateral

Si entrase en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas partes, con respecto a cualquier asunto a que se refiera el presente Acuerdo, éste se modificará de manera que se conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

- 33 -

ARTICULO 17

Registro con la OACI

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

Entrada en Vigor

Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes permitirán operaciones conforme a los términos del presente Acuerdo, a partir de la fecha en que sea firmado por representantes autorizados de ambas Partes. Este Acuerdo deberá entrar en vigor mediante el intercambio de notas diplomáticas confirmando la culminación de cualquier requerimiento constitucional necesario.


Como testigos de lo que antecede, los abajo firmantes, siendo debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente acuerdo.

El presente acuerdo se hizo en duplicado, en Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana, en los idiomas inglés y español, cada uno de los cuales deberán ser de igual autenticidad, hoy a los 22 días del mes de mayo de mil novecientos ochenta y seis (1986).

GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

POR EL GOBIERNO DE
LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

EMBART
GO DE
ES


LOWELL C. KILDAY
EMBAJADOR EXTRAORDINARIO
Y PLENIPOTENCIARIO



ANEXO I

Servicio Aéreo Regular

Sección 1

Las aéreas designadas de una Parte las cuales se
con este Anexo, de acuerdo con los terminos de su
tendrán derecho a dedicarse al transporte aéreo
al (1) entre puntos en las siguientes rutas, y (2) entre
dichas rutas y puntos en terceros países a través de
el territorio de la Parte la cual haya designado la línea

para la línea aérea o las líneas aéreas designadas
por el Gobierno de los Estados Unidos de América*:

de los Estados Unidos de América vía puntos intermedios
hacia Santo Domingo y Puerto Plata, en la República
Dominicana, y más allá hacia puntos en el Caribe y América
Sur.

para la línea aérea o las líneas aéreas designadas
por el gobierno de la República Dominicana*:

de la República Dominicana vía puntos intermedios hacia
New York, Nueva York, y dos puntos adicionales en el
territorio continental de los Estados Unidos de América^{1/}/
un punto o puntos en Puerto Rico y más allá: (a) San
Juan, Puerto Rico hacia un punto en Europa^{1/}; (b) San
Juan, Puerto Rico hacia un punto en Canadá^{1/}; (c) un
punto en territorio continental de los Estados Unidos de
América (que no sea Nueva York) hacia un punto en
Canadá^{1/}; y (d) San Juan, Puerto Rico hacia un punto en
el Caribe.^{1/ 2/}

logido por el Gobierno de la República Dominicana y
el Gobierno de los Estados Unidos de América por escrito
por los canales diplomáticos, cuando menos 60 días antes de
el servicio propuesto.

de tráfico entre San Juan y dicho punto.

todos los puntos en cada una de las rutas pueden ser
as.

Sección 2

de las líneas aéreas designadas, en cualquiera de sus
todos ellos y a su discreción, podrá operar vuelos en
dirección o en ambas y sin limitaciones direccionales o
prestar servicio, en cualquier orden, a los puntos de
y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del
de la Parte que haya designado a dicha línea aérea, sin
ningún derecho a llevar tráfico que de otra forma sea
en virtud del presente Acuerdo.

Sección 3

alquier tramo o tramos internacionales de las rutas
en la anterior Sección 1, una línea aérea designada podrá
al transporte aéreo internacional sin ninguna limitación
al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o
aeronaves explotadas, siempre que en la dirección de
transporte más allá de dicho punto sea una continuación
desde el territorio de la Parte que haya designado a
aérea y, en la dirección de entrada, el transporte al
de la Parte que haya designado a la línea aérea sea una
ción del transporte más allá de dicho punto.

ANEXO II

Servicios Aéreos de Fletamento

Sección 1

Las líneas aéreas de una parte que han sido designadas conforme a este Anexo, tendrán derecho a dedicarse al transporte aéreo internacional del tráfico de fletamentos de pasajeros (y del equipaje que lleven) y/o de carga:

- A) Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y
- B) Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países, siempre que tal tráfico sea realizado vía el país de origen del transportista y este realice una escala en su país de origen por lo menos en dos noches consecutivas.

Para la realización de los servicios cubiertos bajo este Anexo, las líneas aéreas de una Parte designada bajo este Anexo deberán tener derecho a: (1) hacer escalas en cualesquiera de los puntos designados, con independencia de si están dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (2) a realizar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y (3) a combinar en la misma línea aérea tráfico originado en el territorio de una Parte con tráfico originado en el territorio de la otra Parte. Cada parte deberá tener consideración favorable a las solicitudes de líneas aéreas designadas de la otra Parte para realizar tráfico no cubierto por este Anexo, sobre una base de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Con respecto al tráfico que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, cada una de las líneas aéreas que operen en el transporte aéreo conforme a lo establecido en este Anexo cumplirá con las disposiciones y reglas de la Parte en cuyo territorio se opere el tráfico, bien sea sobre la base de vuelos de una sola ida y vuelta, según dicha Parte ahora o más adelante. Cuando dichos vuelos se apliquen a tal transporte. Cuando dichos vuelos de una Parte impongan términos, condiciones o restricciones a una o más de sus líneas aéreas, las líneas aéreas designadas de la otra Parte estarán sujetas a los términos, condiciones y limitaciones de tales términos, condiciones o limitaciones.

Además, si las autoridades aeronáuticas de cualesquiera de las Partes promulgan reglamentos o reglas que impongan diferentes condiciones a distintos países, cada Parte impondrá el reglamento o la regla menos restrictiva a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

Sección 3

Ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte sobre la base de vuelos de una sola dirección o de ida y vuelta, a presentar más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas de dicha otra Parte o los que se hace mención en la Sección 2 de este Anexo, o de una exención de dichos reglamentos o reglas concedida por las autoridades aeronáuticas de dicha otra Parte.