

**ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE  
TURQUÍA**

CONTENIDO

<u>ARTICULO</u>	<u>TÍTULO</u>
1	DEFINICIONES
2	CONCESION DE DERECHOS
3	DESIGNACION Y AUTORIZACION
4	REVOCACION O SUSPENSION DE AUTORIZACION DE OPERACION
5	CAPACIDAD
6	TARIFAS
7	IMPUESTOS, DEBERES ADUANALES Y OTROS CARGOS
8	TRANSITO DIRECTO
9	CARGOS DE USUARIO
10	PERSONAL NO NACIONAL Y ACCESO A SERVICIOS LOCALES
11	CONVERSION MONETARIA Y REMESAS DE INGRESOS
12	RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS
13	SEGURIDAD OPERACIONAL
14	SEGURIDAD DE LA AVIACION
15	PRESENTACION DE PROGRAMA DE VUELO
16	ESTADISTICAS
17	APLICACION DE LEYES NACIONALES Y REGLAMENTOS
18	VUELOS CHARTER
19	CONSULTAS Y ENMIENDAS
20	SOLUCION DE CONTROVERSIAS
21	REGISTRO
22	ACUERDO MULTILATERALES
23	TITULOS
24	VALIDEZ Y TERMINACION
25	ENTRADA EN VIGENCIA
ANNEX I	CUADRO DE RUTAS
ANNEX II	CODIGO COMPARTIDO

# ACUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Turquía, en lo sucesivo denominado como las "Partes",

**Siendo** Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los servicios aéreos internacionales Acuerdo relativo al tránsito, ambos abiertos a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944,

**Deseando** facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales,

**Reconociendo** que la eficiencia y la competitividad internacional de los servicios aéreos mejora el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la inversión y el bienestar de los consumidores,

**Deseando** asegurar el grado mas alto de seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o propiedades, afectan negativamente a la operación de los servicios aéreos, y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil, y

**Deseando** concertar un Acuerdo con el fin de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

## Artículo 1 Definiciones

1. A los fines del presente Acuerdo, salvo disposición en contrario, los términos:
  - a. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, o en ambos casos, cualquier persona física o jurídica autorizada para ejercer las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;
  - b. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y sus modificaciones;
  - c. "Servicios Acordados" significa, los servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de acuerdo con las provisiones del presente Acuerdo sobre las rutas especificadas;
  - d. "Anexo" significa el anexo del presente Acuerdo o cualquier otra modificación al respecto, de conformidad con las provisiones del Artículo 18 (Consultas y Enmienda) de este Acuerdo. El Anexo forma parte integrante del presente Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo deberá incluir el Anexo, excepto cuando explícitamente se acuerde lo contrario;
  - e. "Servicio Aéreo" "Servicio Aéreo Internacional", "aerolínea" y "escalas para fines no comerciales" tendrán el significado que se especifica en el artículo 96 del Convenio;
  - f. "Capacidad" significa,

- en relación con una aeronave, la carga útil de la aeronave en la ruta o sección de una ruta,
- en relación a un determinado servicio aéreo, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio, multiplicado por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta;
- g. “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el séptimo día del mes de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, siempre que dichos anexos y enmiendas hayan entrado en vigor o ratificado por ambas Partes ;
- h. “Aerolíneas Designada(s)” significa cualquier aerolínea(s) que ha sido designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 (designación y autorización) de este Acuerdo;
- i. “Asistencia en Tierra” significa e incluye pero no está limitado a pasajeros, carga y manejo de y la provisión de servicios de comidas y / o servicios.
- j. “OACI” significa Organización Internacional de Aviación Civil;
- k. “Transporte aéreo internacional” significa transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- l. “Comercialización de líneas aéreas” significa una línea aérea que ofrece el transporte aéreo en una aeronave operada por otra línea aérea, a través de código compartido;
- m. “Horario” significa el horario de las rutas para operar servicios de transporte aéreo anexado al presente Acuerdo y cualquier modificación de los mismos tal como se acordó, de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 del presente Acuerdo;
- n. “Rutas especificadas” significa las rutas establecidas o que se establezcan en el anexo del presente Acuerdo;
- o. “Piezas de Repuesto” significa artículos de naturaleza de reparación o de reemplazo para su incorporación en una aeronave, incluyendo los motores;
- p. “Tarifa” significa cualquier precio, tasa o cargo, los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, con exclusión de correo, en el transporte aéreo, incluidos los de cualquier otro modo de transporte en relación con ella, cobrados por las compañías aéreas, incluidos sus agentes y las condiciones de disponibilidad de este tipo de tarifa, tasa o cargo;
- q. Territorio, en relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado.
- r. “Tráfico” significa pasajeros, equipaje, carga y correo;
- s. “Equipos regulares” se refieren a los artículos, con excepción de los suministros y piezas de repuesto de un carácter desmontable, para su uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo equipos de primeros auxilios y supervivencia;

- t. "Cargos de usuario" significa las tarifas o tasas aplicables a la utilización de los aeropuertos, instalaciones de navegación y otros servicios ofrecidos por una Parte a la otra.

## **Artículo 2 Concesión de Derechos**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anexo I del presente Acuerdo por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:
  - a. a volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte
  - b. a realizar escalas en dicho territorio para fines no comerciales,
  - c. para realizar paradas en el territorio en los puntos especificados para esa ruta en el anexo I del presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional, en combinación o por separado.
  - d. los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) del presente artículo se considerará que confieren a las líneas aéreas de una Parte el privilegio de hacerse cargo, en el territorio de la otra Parte, el tráfico llevado a cambio de una remuneración o contratación con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

## **Artículo 3 Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a uno o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas. Esa designación se efectuará en virtud de una notificación escrita a través de los canales diplomáticos.
2. Tras la recepción de tal designación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte deberán, con sujeción a los párrafos (3) y (4) del presente artículo, conceder sin demora a la aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte la correspondiente autorización de operación.
3. La Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrá exigir a las aerolíneas (s) designada por la otra Parte el cumplimiento de las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos que normalmente y razonablemente son aplicados a las operaciones internacionales de servicios aéreos de dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.
4. Cada Parte tendrá derecho a denegar la concesión de las autorizaciones de operación a que se refiere el párrafo (2) del presente Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesario en el ejercicio por una línea aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 2 (concesión de derechos) del presente Acuerdo, en cualquier caso, cuando la Parte no esté convencida de que:
  - a. La propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea es ejercido por la Parte que designa la aerolínea o sus nacionales; y/o
  - b. el Gobierno que designa la aerolínea está manteniendo y administrando las normas establecidas en el Artículo 13 (de Seguridad Aérea) y el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

5. Cuando una compañía aérea haya sido así designada y autorizada, puede comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, dentro del período establecido por la legislación interna de cada una de las Partes para el inicio de las operaciones, siempre y cuando la capacidad acordada y la tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 5 (Capacidad) y el Artículo 6 (Tarifas) del presente Acuerdo estén en vigor respecto a dicho servicio.

#### **Artículo 4**

##### **Revocación o Suspensión de Autorización de Operación**

1. Cada Parte tendrá derecho a revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo por una aerolínea(s) designada por la otra Parte, o de imponer las condiciones que considere necesarias al ejercer estos derechos:
  - a. en cualquier caso en que no esté satisfecho que la propiedad sustancial y control efectivo de la aerolínea corresponde a la Parte que designa la aerolínea o sus nacionales; o,
  - b. en caso de fracaso de la aerolínea para dar cumplimiento a las leyes o regulaciones de la Parte que otorga los derechos; o,
  - c. en el caso de que las aerolíneas de otro modo no operen de acuerdo con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.
2. A menos que la revocación inmediata, suspensión o la imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente artículo sea esencial para prevenir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultas con las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte. En tal caso, las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud presentada por cualquiera de las Partes para las consultas.

#### **Artículo 5**

##### **Capacidad**

1. La aerolínea(s) designada(s) de cada Parte gozará de oportunidades justas e iguales para el funcionamiento de los servicios aéreos entre los territorios de ambas Partes.
2. En la operación por la aerolínea(s) designada (s) de cualquiera de las Partes de los servicios aéreos especificados, los intereses de la aerolínea de la otra Parte se tendrán en cuenta a fin de no afectar indebidamente los servicios que éste ofrece en todos o parte de la misma ruta.
3. Los servicios acordados prestado por las aerolíneas designadas por las Partes deberá guardar relación con los requisitos del público para el transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal la provisión, en un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para cumplir con los requisitos actuales y razonablemente anticipados la actual y los requerimientos de pasajeros y carga incluyendo el correo entre los territorios de las Partes
4. Cada Parte permitirá a las aerolíneas designadas determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios internacionales que ofrezca, basado en consideraciones comerciales del mercado. En consecuencia, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte, con excepción de la información que pueda ser requerida por

razones de aduanas, técnicas, operacional, o ambientales bajo condiciones en consonancia con el Artículo 15 del Convenio.

## **Artículo 6** **Tarifas**

1. Cada Parte permitirá que las tarifas de los servicios aéreos internacionales operados a/desde/a través de su territorio sean establecidos por las líneas aéreas designadas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los costos de operación, el beneficio razonable y las tarifas de otras compañías aéreas. La intervención de las Partes se limitará a:
  - a. prevención de precios o prácticas irrazonables y discriminatorios;
  - b. protección de los consumidores de precios que son irrazonablemente elevados o restrictivos debido al abuso de posición dominante; y
  - c. protección de las aerolíneas de precios que son artificialmente bajos debido a subsidios gubernamentales o apoyo, directo o indirecto.
2. Cada Parte puede requerir notificación o registro ante sus autoridades aeronáuticas de las tarifas a ser cobrados en los servicios hacia y desde su territorio por las aerolíneas de la otra Parte. La notificación o registro realizado por las líneas aéreas de ambas Partes puede ser requerido dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. En casos individuales, la notificación y el registro pueden ser aceptados en un plazo menor al normalmente requerido. Ninguna Parte requerirá la notificación ni el registro realizado por aerolíneas de la otra Parte, de las tarifas cobradas por los chárter al público, con excepción de que sean requeridas sobre una base no discriminatoria para fines de información.
3. Ninguna de las Partes deberán permitir que su aerolínea(s) designada, en el establecimiento de tarifas, ya sea en relación con cualquier otra aerolínea(s) o por separado, abuse de su poder en el mercado de una manera que tenga o pueda tener la intención o el efecto de debilitar gravemente a un competidor, siendo una línea aérea designada de la otra Parte, o excluyendo tal competidor de una ruta.
4. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de aerolíneas, en relación con el establecimiento de tarifas, puede ser considerado como posibles prácticas de competencia desleal que podrían merecer un examen más detenido
  - a. Cobrando tarifas y tasas en rutas a niveles que son, en conjunto, insuficientes para cubrir los costos de la prestación de los servicios a los que se refieren;
  - b. las prácticas en cuestión son continuas y no temporales
  - c. las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico, o causan un daño significativo a la aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, y
  - d. el comportamiento que indica un abuso de posición dominante en la ruta.
5. En el caso de que la autoridad aeronáutica no esté satisfecho con una tarifa propuesta por una aerolínea de la otra Parte, o que se encuentre vigente, las autoridades aeronáuticas se esforzarán por resolver la cuestión mediante consultas, si así lo solicita cualquiera de las autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte no deberá tomar medidas unilaterales para

prevenir la entrada en vigor o la continuación de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte.

6. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte deberá proporcionar, previa petición, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, la información relativa a la determinación de las tarifas, en la forma y el formato especificado por dichas autoridades.
7. Ninguna Parte podrá imponer a las líneas aéreas designadas de la otra Parte de un requerimiento de primer-rechazo, relación de levantamiento, de no objeción de pago, o cualquier otro requisito en lo que respecta a capacidad, frecuencia o tráfico que sería inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

### **Artículo 7 Impuestos, Deberes Aduanales y Otros Cargos**

1. Aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes, así como sus equipos regulares, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de combustibles y lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos), y suministros para la aeronave (incluyendo comida, bebidas, licores, el tabaco y otros productos para la venta o el uso por los pasajeros durante el vuelo) a bordo, estarán exentos de todos los deberes de aduana, las tasas de inspección y otros deberes o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que se reexporten o que se utilicen a bordo de las aeronaves en la parte del trayecto que se realice a través de ese territorio.
2. Los siguientes artículos también estarán exentos de los mismos deberes e impuestos, en relación con el transporte correspondientes a los servicios prestados;
  - a. Ventas a bordo de las aeronaves en el territorio de cualquiera de las Partes , dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte y para el uso a bordo de las aeronaves que participan en un servicio internacional de la Parte ,
  - b. piezas de repuesto (incluidos motores) y equipos regulares introducidos al territorio de cualquiera de las Partes para el mantenimiento o la reparación de los aviones utilizados en los servicios internacionales por la aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte.
  - c. existencias de billetes impresos, facturas aerovías, cualquier material impreso con las insignias de una línea aérea designada de una Parte y el usual material publicitario distribuido sin cargo por esa línea aérea designada para uso en la operación de los servicios internacionales, hasta el momento en que se reexporten
3. Los materiales mencionados en el párrafo (2) estarán sujetos a supervisión o control de las autoridades aduaneras.
4. Los equipos regulares de vuelo, piezas de repuesto (incluidos motores), tiendas en aeronaves y los suministros de combustibles y lubricantes (incluidos los fluidos hidráulicos), así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes podrán ser descargadas en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, deberá estar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que se reexporten o eliminen de otro modo, de conformidad con la normativa aduanera de esa Parte,

5. Los cargos correspondientes a los servicios prestados en relación con el almacenamiento y despacho de aduana se cobrarán de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales del Estado de las Partes.

### **Artículo 8 Tránsito Directo**

Con sujeción a las leyes y las regulaciones de cada Parte, los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte y que no salgan de la zona del aeropuerto reservada para tal fin sólo se sujetan a un control muy simplificado, salvo respecto de las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Tales equipajes, carga y correo, estarán exentos de las aduanas, del ejercicio y deberes similares, tarifas y cargos que no se basan en el costo de los servicios prestados a la llegada.

### **Artículo 9 Cargos de Usuario**

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionadas que se prestan en el territorio de una Parte estará disponible para su uso por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables a disposición de cualquier línea aérea que participen en servicios aéreos internacionales similares en el momento que tales arreglos son considerados.
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. Cada Parte se asegurará de que los aeropuertos, aerovías, control de tráfico aéreo y servicios de navegación aérea, seguridad de la aviación, y otras facilidades y servicios relacionados provistos en su territorio estarán disponibles para el uso de las aerolíneas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables ofrecidas a cualquier otra línea aérea en el momento en que se acuerda el uso de los mismos.
4. Se dará aviso razonable siempre que sea posible a las líneas aéreas designadas de utilizar los servicios y las instalaciones, de los cambios en los cargos a los usuarios, junto con información de apoyo pertinente y la fecha, para que puedan expresar sus opiniones antes de aplicar los nuevos cargos.

### **Artículo 10 Personal no Nacional y Acceso a Servicios Locales**

1. De conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte relativas a la entrada, residencia y empleo, la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte tendrá derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propia estructura administrativa, comercial, ventas, operativos, técnicos y demás personal especializado que sean necesarios para el funcionamiento de los servicios acordados.
2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte, estar satisfecho por su propio personal o mediante el uso de los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o compañía aérea que opera en el territorio de la otra Parte y que ha sido autorizado para la realización de esos servicios por otras compañías aéreas.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte. Consistente con tales leyes y regulaciones de cada Parte, sobre la base de la reciprocidad y con el mínimo de retraso, concederá las autorizaciones de empleo necesarias, visados de visitante u otros documentos similares a los representantes y el personal referido en el párrafo (1) de este Artículo.

### **Artículo 11** **Conversión Monetaria y Remesas de Ingresos**

1. Cada línea(s) aérea(s) tendrá el derecho de vender y publicar sus propios documentos de transporte en el territorio de la otra Parte a través de sus oficinas de ventas a su discreción, a través de sus agentes. Tales líneas aéreas tendrán el derecho de vender su servicio, y cualquier persona será libre de comprar tal transporte en cualquier moneda convertible y/o moneda local.
2. Cada línea(s) aérea(s) tendrá el derecho de convertir y remitir hacia su país, sobre pedido, a la tasa oficial de cambio, los excesos de lo recibido sobre los gastos logrados en conexión con el transporte de tráfico. En la ausencia de las disposiciones apropiadas de un acuerdo de pago entre las Partes, la transferencia arriba mencionada será hecha en monedas convertible de acuerdo a las leyes nacionales y las regulaciones de cambios aplicables.
3. La conversión y remesas de tales ingresos serán permitidos sin restricción a la tasa de cambio aplicable a las transacciones monetarias que se encuentre en efecto al momento que tales ingresos sean presentados para conversión y remesas, y no estarán sujetos a ningún cargo excepto a aquellos normalmente hechos por los bancos por realizar tales conversiones y remesas.
4. Las línea(s) aérea(s) designada de cada Parte tendrá el derecho a su discreción de pagar los gastos locales, incluyendo compras de combustible en el territorio de la otra Parte, en moneda local o, si es consistente con las regulaciones monetarias locales, en divisas libremente convertibles.

### **Artículo 12** **Reconocimiento Mutuo de Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de capacidad y licencias, publicadas o refrendadas validas por una de las Partes y todavía vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte con el propósito de operar de acuerdo a los servicios de las rutas especificadas, siempre y cuando los requerimientos bajo los cuales tales certificados o licencias estaban publicadas o refrendadas validas sean iguales a o por encima de los estándares mínimos los cuales son o pueden ser establecidos de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de rechazar el reconocimiento, con el respecto a vuelos sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y licencias concedidas por sus nacionales refrendadas válidas por ellos, por la otra Parte o cualquier otro Estado.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo (1) arriba, publicados por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes para cualquier persona o línea aérea designada o con respecto de una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permitieran diferencias de los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio, y esa diferencia ha sido registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte puede requerir consultas entre las autoridades aeronáuticas con vista a clarificar la practica en cuestión. El fracaso para alcanzar un acuerdo satisfactorio será razón para la aplicación del Artículo 4 (Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación) de este Acuerdo.

### **Artículo 13 Seguridad Operacional**

1. Cada Parte puede requerir consultas en cualquier momento con relación a los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos, la tripulación, la aeronave o su operación, adoptada por la otra Parte. Tales consultas, tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de la solicitud.
2. Si, después de las consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, los estándares de seguridad en cualquiera de las áreas, que son por lo menos iguales al mínimo de estándares establecidos en cualquier momento de acuerdo al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte de tales hallazgos y de los pasos que considere necesarios para cumplir con los estándares mínimos de la OACI, y esa otra Parte tomará la acción correctiva apropiada dentro de un período acordado. El no tomar la acción apropiada dentro del período acordado constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 4 del Acuerdo (Revocación, suspensión o limitaciones de autorización).
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 del Convenio, queda acordado que cualquier aeronave operada por o en beneficio de una aerolínea de una Parte en servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte, ser sujeto de examen (llamada en este Artículo "Inspección de Rampa"), sin retraso injustificado. Esta sería una inspección realizada por representantes autorizados de la otra Parte, a bordo o alrededor de la aeronave. Sin embargo, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección será chequear la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo, de acuerdo con las normas efectivas establecidas en base al Convenio.
4. Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa arrojan lo siguiente:
  - a) Indicios graves de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con el mínimos de estándares establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio, o
  - b) Indicios serios de que hay falta de mantenimiento y administración efectivos de los estándares de seguridad operacional establecidos al momento de acuerdo al Convenio,

La Parte que lleve a cabo la inspección, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado y las licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave habían sido emitidos y considerados válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio.
5. En el caso de que el acceso para el propósito de realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea designada de una Parte de acuerdo al párrafo 3 de arriba, es denegada por el representante de esa aerolínea, la otra Parte será libre para inferir que indicios graves del tipo referido en el párrafo 4 de arriba, surgieron y arribar a las conclusiones referidas en ese párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte inmediatamente, en el caso de que la

primera Parte concluya, como resultado de una inspección de rampa, la negación de un acceso a la inspección de rampa o una serie de inspecciones de rampa, consulta o lo contrario, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.

7. Cualquier acción de una Parte de acuerdo a los párrafos 2 o 6 de arriba, será descontinuada una vez la base para llevar a cabo esa acción deje de existir.

#### **Artículo 14 Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que imponen las leyes internacionales, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita formará parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, conforme con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos 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, y el Protocolo 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, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal, el 1 de marzo de 1991, y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación civil, de los cuales Partes estén adheridas.
2. A solicitud, las Partes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria, para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y que se designan como Anexos al Convenio; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este sentido, cada Parte aconsejará a la otra Parte de cualquier diferencia entre su legislación y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de los anexos referidos más arriba. Cualquier Parte puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte en cualquier momento para discutir cualquier diferencia, la cual se celebrará de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 18 de este Acuerdo.
4. Cada Parte conviene que cumplirá las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha Parte y que tomará todas las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, su equipaje y efectos personales, la carga y suministros antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes dará también consideración favorable para atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos o las instalaciones de

navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza, poniendo la vida en un mínimo de riesgo.

6. Cada Parte tomará tales medidas, como pueda considerar práctico, para asegurar que una aeronave sujeta a un acto de apropiación ilícita u otros actos de interferencia ilícita, la cual ha aterrizado en el territorio de un Estado respectivo, es detenida en tierra, a menos que su partida sea necesaria para cumplir el deber más importante de proteger la vida humana. Cuando sea práctico, tales medidas serán tomadas en base a consultas mutuas.

#### **Artículo 15** **Presentación de Programa de Vuelo**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte presentarán su propuesta de programas de vuelos para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte en cada temporada (verano e invierno) al menos treinta (30) días previo a la operación de los servicios acordados.
2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una Parte desee operar en los servicios acordados fuera del programa de vuelo aprobado, esa aerolínea tiene que solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Tal solicitud será presentada de acuerdo con su legislación y reglamentos nacionales de las Partes. El mismo procedimiento aplicará a cualquier modificación realizada.

#### **Artículo 16** **Estadísticas**

Las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte suplirán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte cuando lo soliciten, informes estadísticos como pueda ser razonablemente requerido para el propósito de revisar la capacidad prevista en los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la primera Parte. Tales informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por esa aerolínea en los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.

#### **Artículo 17** **Aplicación de Leyes Nacionales y Reglamentos**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relacionadas a la entrada, escala o salida de su territorio de una aeronave envuelta en servicios aéreos internacionales, o con relación a la operación y navegación de tal aeronave o los vuelos de esa aeronave sobre ese territorio serán aplicables a la aeronave de la aerolínea designada por la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada, las escalas y la salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje o carga, incluyendo correo, como formalidades respecto a la entrada, salida, autorización, emigración e inmigración, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas, moneda, postal, salud y cuarentena deberán ser cumplidos por o en beneficio de tales pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportado por la aeronave de las aerolíneas designadas de la otra Parte mientras se encuentren dentro del referido territorio.
3. Cada Parte, a solicitud de la otra Parte, suplirá las copias de las leyes, regulaciones y procedimientos relevantes referidos en este Acuerdo.

## **Artículo 18** **Vuelos Chárter**

Las disposiciones relativas la Aplicación de las Leyes; Reconocimiento de Certificados y Licencias; Seguridad; Cargos a los Usuarios; Derechos de Aduana; Tarifas; Conversión de Moneda y Remisión de beneficios; Auto-Manejo de Servicios; Estadísticas y Consultas de este Acuerdo se aplican también a los vuelos chárter y otros vuelos no regulares operados por líneas aéreas de una Parte hacia o desde el territorio de la otra Parte y al transportista aéreo encargado de efectuar este tipo de vuelos.

## **Artículo 19** **Consultas y Enmiendas**

1. En un espíritu de cooperación cercana, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes se consultarán mutuamente de vez en cuando, con miras a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo y sus anexos.
2. En caso de que una Parte solicite consultas con miras a modificar el presente Acuerdo o sus anexos, dichas consultas deberán iniciarse a la fecha más próxima posible pero a más tardar sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que las Partes acuerden algo distinto. Estas consultas podrán ser realizadas a través de la discusión o por correspondencia. Cada Parte deberá preparar y presentar con ocasión de las consultas pertinentes pruebas en apoyo de su posición a fin de facilitar las decisiones económicas racionales y que deben tomarse.
3. Si cualquiera de las Partes considera deseable enmendar cualquier provisión de este Acuerdo, dicha modificación entrará en vigor cuando las Partes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
4. Las enmiendas al anexo podrán ser hechas por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Que se aplicará provisionalmente a partir de la fecha en que se han acordado y entrará en vigor cuando sea confirmada por un intercambio de notas diplomáticas.

## **Artículo 20** **Solución de Controversias**

1. Si surge cualquier disputa entre las Partes, relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes, en primer lugar, tratarán de resolver su controversia mediante negociaciones entre las Autoridades Aeronáuticas de los Estados de ambas Partes.
2. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociaciones, la disputa se resolverá por canales diplomáticos.
3. Si las Partes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2), cualquiera de las Partes podrá, de conformidad con sus leyes y reglamentos pertinentes remitir la disputa a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno será nombrado por cada Parte y el tercer árbitro, que será el "umpire", que será acordado por los dos árbitros mencionados, siempre que dicho árbitro no sea nacional del Estado de cualquiera de las Partes y será un nacional de un Estado que tiene relaciones diplomáticas con cada una de las Partes en el momento del nombramiento.

Cada Parte deberá nominar a su árbitro en un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de una notificación de arbitraje, a través de

correo certificado. El "umpire" será designado en un plazo adicional de sesenta (60) días siguientes al nombramiento del árbitro por cada una de las Partes.

Si una Parte fracasa al designar a su árbitro dentro del plazo o en caso de que los árbitros elegidos no llegaran a un acuerdo sobre el "umpire" en el mencionado período, cada Parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI a nombrar el "umpire" o el árbitro en representación de la Parte en incumplimiento, según el caso lo requiera.

4. El Vicepresidente o un alto miembro del Consejo de la OACI, que no sea un nacional de cualquiera de las Partes, según sea el caso, podrá sustituir al Presidente de la OACI en sus funciones de arbitraje, como se menciona en el párrafo (3) del presente artículo, en caso de ausencia o incompetencia de este último.
5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar del arbitraje con sujeción a las provisiones acordadas entre las Partes .
6. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y vinculantes para las Partes en la disputa.
7. Si una Parte o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes no cumple con la decisión dictada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegios que se han concedido en virtud del presente Acuerdo para la Parte en su defecto.
8. Cada Parte soportará los gastos de sus árbitros. Los gastos del umpire, incluidos sus cobros honorarios y los gastos incurridos por la OACI en relación con el nombramiento del árbitro y / o el umpire de la Parte en su defecto como se refiere en el párrafo (3) del presente artículo, se repartirá a partes iguales por las Partes.
9. A la espera de la presentación al arbitraje, y después hasta que el tribunal arbitral publica su laudo, las Partes deberán, excepto en el caso de terminación, continuar la realización de todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de un último ajuste de acuerdo con el mencionado laudo.

#### **Artículo 21 Registro**

Este Acuerdo, sus Anexos y todas las enmiendas al mismo serán registrados ante la OACI.

#### **Artículo 22 Acuerdos Multilaterales**

En el caso de concluir un Convenio multilateral o acuerdo sobre transporte aéreo al que ambas Partes se adhieran, este Acuerdo se modificará para cumplir con las disposiciones de tal convenio o Acuerdo.

#### **Artículo 23 Títulos**

Los títulos insertados en este Acuerdo al comienzo de cada Artículo para el propósito de referencia y conveniencia en ninguna manera establecen límite o describen el ámbito o intención de este Acuerdo.

**Artículo 24**  
**Validez y Terminación**

Este Acuerdo es concluido por un período ilimitado de tiempo.

Cualquier Parte puede en cualquier momento notificar a la otra Parte de su decisión de terminar este Acuerdo; tal notificación será comunicada simultáneamente a la OACI.

En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte , a menos que el aviso de terminación sea retirado por mutuo acuerdo antes de que expire este período. En la ausencia de reconocimiento de recibo por la otra Parte , el aviso será considerado como recibido catorce (14) días laborables después de la fecha en la cual la OACI haya recibido tal comunicación.

**Artículo 25**  
**Entrada en Vigencia**

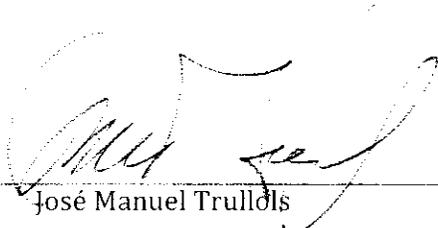
Este Acuerdo entrará en vigencia cuando las Partes se hayan notificado entre sí el cumplimiento de sus formalidades legales con relación a la conclusión y entrada en vigencia de acuerdos internacionales.

En presencia de esto, los plenipotenciarios que firman, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo, el cual contiene veinticinco (25) Artículos y dos (2) Anexos y han fijado aquí sus sellos.

Hecho en Santo Domingo, Republica Dominicana, a los quince (15) días del mes de abril del año dos mil catorce (2014) en duplicado, en los idiomas Español, Turco e Inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier conflicto en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

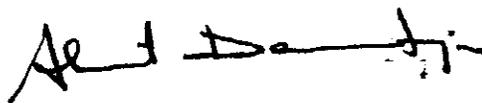
**POR EL GOBIERNO DE LA**  
**REPUBLICA DOMINICANA**

**POR EL GOBIERNO DE LA**  
**REPUBLICA DE TURQUIA**



José Manuel Trullols

Viceministro de Relaciones Exteriores



Ahmet Davutoğlu

Ministro de Relaciones Exteriores

**ANEXO I  
CUADRO DE RUTAS**

1. Las aerolíneas designadas por la República de Turquía tendrán el derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones como sigue:

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en Turquía	Cualquier Punto (*)	Santo Domingo Y un Punto a especificar ulteriormente	Cualquier Punto (*)

2. Las aerolíneas designadas por la República Dominicana tendrán derecho de operar servicios aéreos en ambas direcciones como sigue:

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más allá
Puntos en República Dominicana	Cualquier Punto (*)	Estambul Ankara	Cualquier Punto (*)

Notas:

(\*) Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas de arriba, y los derechos de tráfico de quinta libertad lo cuales pueden ser ejercidos en tales puntos por las aerolíneas designadas, serán determinados conjuntamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes .

(\*) Los puntos intermedios y los puntos más allá pueden ser omitidos por las líneas aéreas designadas en cualquiera o en todos los vuelos a su discreción, siempre y cuando tales servicios en esta ruta comiencen y terminen en el territorio de la Parte que designa la aerolínea.

M

AD

**ANEXO II  
CODIGO COMPARTIDO**

Las líneas aéreas designadas de ambas Partes pueden hacer arreglos de mercado, tales como bloqueo de espacio, código compartido y otros arreglos comerciales con:

- a) Una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte ;
- b) Una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte ;
- c) Una aerolínea o aerolíneas de un tercer país.

Siempre y cuando todas las aerolíneas de los acuerdos mencionados arriba mantengan la ruta y los derechos de tráfico apropiados, y, con relación a cada boleto vendido, el comprador sea informado en el punto de venta que aerolínea operará cada sector del servicio.

Para arreglos de código compartido con una tercera parte, todas las aerolíneas involucradas en tal arreglo estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes. Si la tercera parte no autoriza o permite acuerdos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte y otras aerolíneas en servicios hacia, desde y vía ese tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte de que se trata tiene el derecho de no aceptar tales arreglos.

Es el acuerdo mutuo de ambas Partes que los servicios de código compartido no sean contados contra el derecho de frecuencia de la aerolínea que comercializa.

*KL*

*AD*