

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE  
EL GOBIERNO DE REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE JAMAICA**

|             |  |
|-------------|--|
| Preámbulo   |  |
| Artículo 1  | Definiciones   |
| Artículo 2  | Aplicación del Convenio de Chicago                         |
| Artículo 3  | Concesión de Derechos                                      |
| Artículo 4  | Designación y Autorización de Aerolíneas                   |
| Artículo 5  | Revocación o suspensión de las autorizaciones de operación |
| Artículo 6  | Aplicación de leyes  |
| Artículo 7  | Reconocimiento de certificados y licencias                 |
| Artículo 8  | Seguridad Operacional                                      |
| Artículo 9  | Seguridad de la Aviación                                   |
| Artículo 10 | Competencia Leal   |
| Artículo 11 | Capacidad  |
| Artículo 12 | Tarifas  |
| Artículo 13 | Cargos al usuario  |
| Artículo 14 | Exención de derechos de aduana y otros cargos              |
| Artículo 15 | Transferencia de Ganancias                                 |
| Artículo 16 | Tránsito Directo   |
| Artículo 17 | Estadísticas   |
| Artículo 18 | Oportunidades Comerciales                                  |
| Artículo 19 | Acuerdos de cooperación                                    |
| Artículo 20 | Disposiciones de Asistencia en Tierra                      |
| Artículo 21 | Consultas  |
| Artículo 22 | Solución de Controversias                                  |
| Artículo 23 | Acuerdo Multilateral                                       |
| Artículo 24 | Enmienda   |
| Artículo 25 | Terminación  |
| Artículo 26 | Registro en la OACI  |
| Artículo 27 | Entrada en vigor   |
| Anexo I     | Cuadro de Rutas  |
| Anexo II    | Operaciones No Regulares/Chárter                           |

**PREÁMBULO**

El Gobierno de República Dominicana y el Gobierno de Jamaica en lo sucesivo, denominadas las "Partes";

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

Deseando concluir un Convenio complementario al mencionado Convenio con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado con una mínima interferencia y regulación gubernamental;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos incrementan el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico; Reconociendo la disparidad en los niveles de desarrollo y capacidad competitiva de las aerolíneas, y

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad en los servicios aéreos internacionales, y reafirmando su grave preocupación ante los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o la propiedad, que afectan negativamente a la explotación de servicios aéreos y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil.

Han acordado lo siguiente:

## ARTÍCULO 1 Definiciones

- (1) A los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique otra cosa, el término (s):
- (a) "**Autoridades Aeronáuticas**" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y, en el caso de Jamaica, el Ministro responsable de Aviación Civil o la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica y cualquier persona u organismo autorizado para realizar las funciones ejercitables por dichas autoridades.
  - (b) "**servicios acordados**" significa una lista de los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo;
  - (c) "**este Acuerdo**" incluye el Anexo y las enmiendas al mismo ó a este Acuerdo;
  - (d) "**servicio aéreo**", "**servicio aéreo internacional**", "**aerolínea**" y "**escala para fines no comerciales**" tienen los significados respectivamente asignados a ellos en el Artículo 96 del Convenio de Chicago;
  - (e) "**transporte aéreo**" significa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
  - (f) "**capacidad**" es la cantidad (es) de los servicios prestados en virtud del acuerdo, por lo general se mide en el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga que se ofrecen en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un período determinado, por ejemplo, diaria, semanal, estacional o anualmente;
  - (g) "**el Convenio**" y "**Convenio de Chicago**" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los Anexos o Convenio de conformidad con los Artículos 90 y 94 del mismo siempre que dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor o han sido ratificado por ambas Partes;
  - (h) "**aerolínea designada**" significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;
  - (i) "**transporte aéreo internacional**" significa el transporte aéreo en que los pasajeros, equipaje, carga y correos tomados a bordo en el territorio de un Estado que están destinados a otro Estado;
  - (j) "**transporte aéreo multimodal**" significa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de superficie de transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
  - (k) "**OACI**" designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
  - (l) Los términos "**Territorio**" y "**Soberanía**" a los efectos de este Acuerdo, se aplicarán tal como se describen en los Artículos (2) y (1) del Convenio, y se leerá como sigue:  
  
Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio";  
  
Territorio: "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";
  - (m) "**rutas especificadas**" significa una ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo;
  - (n) "**tarifa**" significa los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluidos los precios y condiciones para la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o condiciones para el transporte de correo.
  - (o) "**cargos al usuario**" significa un cargo impuesto a las aerolíneas por cualquier autoridad competente o autorizado por dicha autoridad para el suministro de bienes o instalaciones aeroportuarias o de navegación aérea (incluyendo instalaciones para sobrevuelo), o servicios e instalaciones relacionados, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- (2) Todas las referencias a las palabras en singular se entenderán que incluyen el plural y toda referencia al plural será interpretada para incluir el singular, según el contexto.

**ARTÍCULO 2**  
**Aplicación del Convenio de Chicago**

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

**ARTÍCULO 3**  
**Concesión de Derechos**

- (1) Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las aerolíneas designadas de la otra Parte:
  - (a) volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte;
  - (b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales, y
  - (c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
- (2) Cada Parte concede también los derechos especificados en los incisos (1) (a) y (b) a la otra Parte para las aerolíneas no designadas en virtud del Artículo 4 (Designación y Autorización de Aerolíneas).
- (3) Nada en el párrafo (1) del presente Artículo, se considerará que confiere a las aerolíneas designadas de cada Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler con destino a otro punto en el territorio de la otra Parte.
- (4) Si, a causa de los conflictos armados, disturbios políticos o acontecimientos o circunstancias especiales e inusuales, una aerolínea designada de una Parte no puede operar un servicio acordado en la ruta especificada, la otra Parte deberá utilizar sus mejores esfuerzos para facilitar la continuación del funcionamiento de dicho servicio a través de reordenamientos temporales apropiadas de rutas.

**ARTÍCULO 4**  
**Designación y Autorización de Aerolíneas**

- (1) Cada Parte tendrá el derecho de designar una aerolínea o aerolíneas a los fines de operar los servicios convenidos, de conformidad con el presente Acuerdo y podrá retirar o modificar dichas designaciones. Dicha designación o modificaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte por vía diplomática.
- (2) Al recibir dicha designación, y las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescrita para la autorización de explotación, la otra Parte concederá las autorizaciones apropiadas, sin demoras indebidas siempre que:
  - (a) la aerolínea esté establecida en el territorio de la Parte que la designe y tenga su establecimiento principal en dicho territorio;
  - (b) el control regulatorio efectivo de esa aerolínea es ejercido por la parte que designa la aerolínea;
  - (c) la Parte que designa a la aerolínea cumple con las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
  - (d) la aerolínea designada está calificada para cumplir las demás condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación o designaciones.
- (3) Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrán exigir que una aerolínea designada por la otra Parte, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas bajo las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago.
- (4) Cuando una aerolínea ha sido designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios convenidos, siempre que la aerolínea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo, y con la legislación de cada una de las Partes.

**ARTÍCULO 5**  
**Revocación o suspensión de las autorizaciones de operación**

- (1) Cada Parte tendrá el derecho de revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo por una aerolínea designada por la otra Parte, o de imponer las condiciones que considere necesaria en el ejercicio de esos derechos:
  - (a) la aerolínea no esté establecida en el territorio de la Parte que la designe y no tenga su establecimiento principal en dicho territorio; o
  - (b) la Parte que designe a la aerolínea no ejerza un control regulatorio efectivo sobre ella;
  - (c) la Parte que designe a la aerolínea no cumple las disposiciones del Artículo 8 sobre seguridad y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, o
  - (d) la aerolínea designada no está calificada para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la otra Parte, normalmente aplicadas a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
- (2) A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte de conformidad con el Artículo 21 (Consultas).

**ARTÍCULO 6**  
**Aplicación de Leyes**

- (1) Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada hacia o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la aerolínea o aerolíneas designadas por la otra Parte, tal ellas son aplicadas a sus propias y serán cumplidas por dichas aeronaves a la entrada en, o a la salida desde y mientras permanezca en el territorio de la primera Parte.
- (2) Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión a o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, correo o carga en aeronaves, incluidas las leyes y reglamentos relativos a la entrada, despacho, inmigración, emigración, tránsito, seguridad de la aviación, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación, correo o carga de la aerolínea o aerolíneas designadas de la otra Parte a la entrada, tránsito o salida y mientras permanezca en el territorio de la primera Parte.

**ARTÍCULO 7**  
**Reconocimiento de Certificados y Licencias**

Cada Parte reconocerá como válido, a los propósitos de operar los servicios acordados y estipulados en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por la otra Parte, y aún en vigor, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias son al menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Cada Parte podrá, sin embargo, negar a reconocer como válida a los efectos de los vuelos sobre o aterrizaje dentro de su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte o de un tercer país.

**ARTÍCULO 8**  
**Seguridad Operacional**

- (1) Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento relativas a normas de seguridad en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas y servicios, tripulaciones, aeronaves o su funcionamiento adoptadas por la otra Parte. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de dicha solicitud.

- (2) Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantienen ni administran eficazmente normas de seguridad en cualquiera de esas áreas que son al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago, la primera Parte notificará a la otra Parte de esos hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a los estándares mínimos, y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por la otra Parte para tomar las medidas oportunas dentro de los quince (15) días o en el plazo superior que se acuerden, será motivo de la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo (Revocación o suspensión de autorizaciones de operación).
- (3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, y de conformidad con el Artículo 16 de dicho Convenio de Chicago, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en régimen de arrendamiento, en nombre de la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo (en este Artículo se llama "inspección en rampa"), siempre que ello no dé lugar a un retraso injustificado.
- (4) Si dicha inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a:
  - (a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención de Chicago; o,
  - (b) graves preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y la administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago;

La Parte que efectúe la inspección se considerará, a los efectos del Artículo 33 del Convenio de Chicago, la libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales se habían expedido el certificado o certificados con respecto a dicha aeronave, o con respecto a la tripulación de la aeronave o convalidados o que los requisitos en virtud del cual se opera la aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio de Chicago.

- (5) En caso de que el acceso a los fines de llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte de conformidad con el párrafo (3) del presente Artículo es negado por un representante de la aerolínea o aerolíneas, la otra Parte será libre de inferir que una seria preocupación del tipo mencionado en el párrafo (4) del presente Artículo surgen y extraen las conclusiones a que se refiere dicho párrafo.
- (6) Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte inmediatamente en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, o de una serie de inspecciones en rampa, una negación de acceso para la inspección de rampa, la consulta o de otro modo, cuando la acción inmediata sea esencial para la seguridad de la operación aérea.
- (7) Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con los párrafos (2) o (6) del presente Artículo se suspenderá una vez que la base para la toma de esa acción deja de existir.

#### **ARTÍCULO 9** **Seguridad de la Aviación**

- (1) La garantía de seguridad para las aeronaves civiles, sus pasajeros y tripulación siendo una condición previa fundamental para la operación de servicios aéreos internacionales, las Partes reafirman su obligación el uno con el otro para velar por la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (y en particular sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago), el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos cometidos a Bordo de 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 1970,

el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios de Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero 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 otro acuerdo que regule la seguridad de la aviación civil obligatorio para ambas Partes) forman parte integrante del presente Acuerdo.

- (2) Las Partes se proporcionarán previa solicitud, toda la asistencia necesaria entre sí 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 cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
- (3) Las Partes, actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su 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.
- (4) Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves pueden ser obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) del presente Artículo requerido por la otra Parte para la entrada a, salida desde o mientras permanezca en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que las medidas adecuadas se apliquen efectivamente dentro su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga, correo y suministros para la aeronave antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte examinará con benevolencia y pronta consideración cualquier solicitud de la otra Parte de especiales medidas de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada.
- (5) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza de este.
- (6) Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días desde la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y los permisos técnicos de las aerolíneas de esa Parte. Cuando sea necesario por una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los quince (15) días.

#### **ARTÍCULO 10** **Competencia Leal**

- (1) Habrá una oportunidad justa e igual para las aerolíneas designadas de ambas Partes para competir en la operación de los servicios acordados.
- (2) En la operación de los servicios acordados, las aerolíneas de cada Parte tendrán en cuenta los intereses de las aerolíneas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que éstos presten en la totalidad o en parte de las mismas rutas.
- (3) Ninguna Parte permitirá que su aerolínea o aerolíneas designadas, ni en combinación con ninguna otra aerolínea o aerolíneas o por separado, abusar del poder de mercado de una manera que tenga o pueda tener o tenga la intención de debilitar gravemente a un competidor o a excluirlo a un competidor de una ruta.

- (4) Cada Parte adoptará todas las medidas necesarias dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten negativamente a la posición competitiva de las aerolíneas de la otra Parte.

#### **ARTÍCULO 11** **Capacidad**

- (1) Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, de acuerdo con las consideraciones comerciales y de mercado.
- (2) Ninguna Parte podrá restringir unilateralmente las operaciones de las aerolíneas designadas de la otra, excepto de acuerdo con los términos de este Acuerdo o como puedan ser requerido por aduanas, razones técnicas, operacionales o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
- (3) Ninguna Parte podrá exigir la presentación de los horarios de las aerolíneas designadas de la otra Parte, para su aprobación, salvo que sean necesarias sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes según lo previsto en el párrafo (2) del presente Artículo. Si una Parte exige documentos presentados para fines de información deberá reducir al mínimo las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos relativos a los intermediarios de transporte aéreo y las aerolíneas designadas de la otra Parte.

#### **ARTÍCULO 12** **Tarifas**

- (1) Las tarifas a ser aplicadas por la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo serán establecidas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, costo de operaciones, características del servicio, beneficio razonable, las tarifas de otras aerolíneas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.
- (2) Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación ante sus Autoridades Aeronáuticas de las tarifas que se cobrarán desde o hacia su territorio por las aerolíneas de la otra Parte. Tal notificación o registro por las aerolíneas de ambas Partes podrán ser requeridas para ser hecho no más tardar al momento en que la oferta inicial de un precio, independientemente de la forma, ya sea electrónico u otra, en la que se ofrece el precio.
- (3) Sin perjuicio de la competencia aplicable y las leyes de protección del consumidor que prevalecen en cada Parte, ninguna Parte tomará medidas unilaterales para prevenir el inicio o la continuación de una tarifa propuesta o aplicada por una aerolínea designada de la otra Parte en relación con los servicios aéreos internacionales previstas en el presente Acuerdo. La intervención, tal como se describe en el párrafo (4), por las Partes se limitarán a:
- (a) prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
  - (b) protección de los consumidores de los precios que son excesivamente elevados o restrictivos debido a la explotación abusiva de una posición dominante;
  - (c) protección de las aerolíneas de precios que son artificialmente bajos debido a la subvención o ayuda directa o indirecta;
  - (d) protección de las aerolíneas de precios que son artificialmente bajos, donde existe evidencia en cuanto a la intención de eliminar la competencia.
- (4) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo (3) de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cualquier Parte podrán desaprobado expresamente una tarifa presentada por las aerolíneas designadas de la otra Parte, cuando dichas Autoridades Aeronáuticas encuentren que una tarifa propuesta para ser cobrada por dichas aerolíneas cae dentro de las categorías establecidas en los párrafos (3) (a), (b), (c) o (d). En tal caso, la Autoridad Aeronáutica en cuestión enviará una notificación de su insatisfacción a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, y a la(s) aerolínea(s) designada(s) involucrada(s), tan pronto como sea posible, y en

todo caso, a más tardar treinta (30) días después de la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión.

- (5) Cada Parte puede solicitar consultas sobre cualquier tarifa de una aerolínea de cada Parte para los servicios cubiertos por este Acuerdo, incluyendo cuando la tarifa en cuestión haya sido objeto de un aviso de insatisfacción. Dichas consultas se realizarán a más tardar treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Partes cooperarán para asegurar la información necesaria para la resolución razonada de los problemas. Si las Partes logran un acuerdo con respecto a una tarifa para la cual se ha dado aviso de insatisfacción, cada Parte hará todo lo posible para que ese acuerdo entre en vigencia, pero si no se llega a un acuerdo, la tarifa en cuestión entrará en vigor o continuará vigente.
- (6) Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte podrán solicitar consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte sobre cualquier tarifa cobrada o propuesta para ser cargada por cualquier aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte para los servicios aéreos internacionales hacia o desde el territorio de la primera Parte, incluidas las tarifas para los que se ha dado una notificación de inconformidad. Estas consultas se celebrarán no más tarde que los quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes cooperarán en la obtención de la información necesaria para una resolución motivada de la cuestión. Si se llega a un acuerdo con respecto a una tarifa para el que se ha dado un aviso de la insatisfacción, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte usaran sus mejores esfuerzos para poner el acuerdo en vigor. De no llegarse a tal acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará en efecto.

### **ARTÍCULO 13** **Cargos al Usuario**

- (1) Ninguna Parte impondrá o permitirá que se impongan por las autoridades fiscales competentes de la aerolínea o aerolíneas designadas de la otra Parte, cargos al usuario superiores a las aplicadas a sus propias aerolíneas que prestan servicios aéreos internacionales similares.
- (2) Cada Parte promoverá consultas sobre cargos al usuario entre sus autoridades recaudadoras competentes y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones proporcionados por aquellas autoridades recaudadoras, cuando sea posible, a través de las organizaciones representantes de las aerolíneas. Se deberá notificar con suficiente antelación a los usuarios cualquier propuesta de modificación de los cargos al usuario a fin de que puedan expresar sus opiniones antes de que se introduzcan las modificaciones. Cada Parte alentará además a sus autoridades recaudadoras y a dichos usuarios a que intercambien información adecuada sobre los cargos al usuario.

### **ARTÍCULO 14** **Exención de derechos de aduana y otros cargos**

- (1) Las aeronaves explotadas en servicios aéreos internacionales por la aerolínea o aerolíneas designadas de cualquier Parte estarán exentas de todos los derechos de aduana, impuestos especiales nacionales y gravámenes nacionales similares, sobre los elementos que se indican a continuación:
  - (a) los siguientes elementos introducidos por una aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte:
    - (i) equipos de reparación, mantenimiento y servicio y componentes de partes;
    - (ii) equipo de manejo de pasajeros y componentes de partes;
    - (iii) Equipo de carga - descarga y componentes de partes;
    - (iv) equipo de seguridad incluyendo los componentes de partes para su incorporación en equipos de seguridad;
    - (v) el material didáctico y las ayudas de entrenamiento;
    - (vi) documentos de la aerolínea y de los operadores, y
  - (b) los siguientes elementos introducidos por una aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte o suministrados a una aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte:

- (i) provisiones de a bordo (incluyendo, pero no limitado a artículos tales como alimentos, bebidas y tabaco) ya introducidos o tenidos a bordo en el territorio de la otra Parte;
  - (ii) lubricantes y suministros técnicos consumibles;
  - (iii) piezas de repuesto, incluyendo motores, y
  - (iv) combustible
- (c) los equipos de computadora y componentes introducidos por una aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte para ayudar en uno o varios de los siguientes aspectos:
- (i) la reparación, mantenimiento o de servicio de aeronaves;
  - (ii) el manejo de los pasajeros en el aeropuerto o a bordo de las aeronaves;
  - (iii) el embarque de carga en o la descarga de carga de la aeronave;
  - (iv) la realización de controles de seguridad de los pasajeros o de carga;

Siempre que en cada caso, que son para uso a bordo de una aeronave o en los límites de un aeropuerto internacional en conexión con el establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por la aerolínea designada de que se trate.

- (2) La exención de derechos de aduana, impuestos especiales nacionales y las tasas nacionales similares no se extenderá a los cargos basados en el costo de los servicios prestados a la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte en el territorio de la otra Parte.
- (3) El equipo y los suministros mencionados en los párrafos (1) y (4) del presente Artículo podrán ser obligados a estar bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
- (4) Las exenciones previstas en el presente Artículo también estarán disponibles en las situaciones donde la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte hayan concluido acuerdos con otra aerolínea o aerolíneas para el préstamo o cesión en el territorio de la otra Parte de los productos especificados en el párrafo (1) del presente Artículo, siempre que dicha otra aerolínea o aerolíneas disfrutaran igualmente de tales franquicias de la otra Parte.

#### **ARTÍCULO 15** **Transferencia de Ganancias**

Sujeto a las leyes y reglamentos aplicables, cada aerolínea designada podrá a petición, convertir y remitir a su país, o de cualquier otro país, los ingresos locales que excedan de los importes desembolsados a nivel local en relación con el transporte de pasajeros, correo y carga. Se permitirá la conversión del sistema y las remesas, sin restricción alguna, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones corrientes que se encuentra en vigor en el momento en que dichos ingresos se presentan para conversión y transferencia, y no estarán sujetos a ningún cargo, excepto los normalmente realizados por bancos u otras instituciones financieras para llevar a cabo dicha conversión y transferencia.

#### **ARTÍCULO 16** **Tránsito Directo**

Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán sujetos únicamente a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo por el territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines no deberán someterse a ningún examen, excepto por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales.

#### **ARTÍCULO 17** **Estadística**

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, las declaraciones periódicas o de otro tipo de

estadísticas que sea razonablemente necesaria con el fin de observar la capacidad ofrecida en los servicios convenidos por las aerolíneas designadas de la Parte a que se refiere por primera vez en el presente Artículo. Dichas declaraciones deberán incluir toda la información necesaria para determinar la cantidad de tráfico transportado por dichas aerolíneas en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.

### **ARTÍCULO 18** **Oportunidades Comerciales**

- (1) Sobre la base de la reciprocidad, las aerolíneas designadas de una Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos relativos a la entrada, la residencia y el empleo de la otra Parte, a traer y mantener en el territorio de la otra Parte los de su propio personal especializado de gestión técnica, operacional y otros que se requieran para la prestación de servicios aéreos.
- (2) Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho de participar en la venta de transporte aéreo en la zona de la otra Parte, ya sea directamente o a través de los agentes designados por la aerolínea designada. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho de vender y cualquier persona será libre de comprar, como el transporte, en moneda libremente convertible o en moneda local.
- (3) Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o aerolínea que opera en el territorio de la otra Parte.
- (4) La aerolínea o aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de los servicios aéreos internacionales.

### **ARTÍCULO 19** **Acuerdos de Cooperación**

- (1) Al operar u ofrecer los servicios acordados, la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como empresa conjunta, bloqueo de espacio o acuerdos de código compartido con:
  - (a) cualquier aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;
  - (b) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país, y
  - (c) un proveedor de transporte terrestre de cualquier país,dado que todas las aerolíneas en dichos acuerdos:
  - (i) tienen la autorización adecuada; y
  - (ii) reúnen los requisitos normalmente aplicables a tales acuerdos.
- (2) Las Partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos que operan en código compartido hacia o desde su territorio y que, como mínimo, los pasajeros son informados en el punto de venta o en cualquier caso antes de embarcar, que los proveedores de transporte operarán los distintos sectores de los servicios y también se le facilite la información necesaria en las siguientes formas:
  - (a) por vía verbal y, de ser posible, por escrito en el momento de la reserva;
  - (b) por escrito, en el propio y / o (si no es posible), en el documento de itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que sustituya al billete, como una confirmación escrita, incluyendo información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara de cual aerolínea es responsable en caso de daño o accidente, y
  - (c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.
- (3) Las aerolíneas deberán presentar cualquier acuerdo de cooperación propuesto para fines de aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
- (4) No obstante cualquier otra disposición de este Acuerdo, las aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes se permitirá, sin restricciones, el empleo en relación con el transporte aéreo internacional de carga

hacia o desde cualquier punto situado en el territorio de las Partes o en terceros países, incluido el transporte desde y hacia todos los aeropuertos con servicios de aduanas, e incluyendo, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea transportada por superficie o por aire, tendrá acceso a los trámites e instalaciones aduaneras. Las aerolíneas podrán llevar a cabo su propio transporte terrestre o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluyendo el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga. Dichos servicios intermodales de carga podrán ser ofrecidos a un precio único y directo para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que los transportistas no sean engañados en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

## **ARTÍCULO 20**

### **Disposiciones de Asistencia en Tierra**

1. Sujeto a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPs) contenidos en los Anexos relevantes de la OACI, cada Parte permitirá a las aerolíneas designadas de las demás Partes, a elección de cada aerolínea, a:
  - (a) llevar a cabo sus propios servicios en tierra;
  - (b) prestar servicios a una o varias aerolíneas;
  - (c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
  - (d) seleccionar entre proveedores de servicio que sean competentes.
2. Cuando las regulaciones internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada aerolínea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o por 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 derivadas de consideraciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación en el aeropuerto. Toda limitación se aplicará uniformemente y en condiciones no menos favorable que las más favorables que se ofrezcan en cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se imponen las limitaciones.

## **ARTÍCULO 21**

### **Consultas**

- (1) Bajo un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes se consultarán mutuamente de vez en cuando con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y el Anexo adjunto al presente y se consultarán cuando sea necesario prever la modificación de los mismos.
- (2) Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible, pero no más tarde de treinta (30) días desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo que se acuerde lo contrario.

## **ARTÍCULO 22**

### **Solución de Controversias**

- (1) Si surge cualquier controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán, en primer lugar, tratar de resolver esa controversia mediante consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.
- (2) Si las Partes no llegan a un acuerdo a través de las consultas y negociaciones entre la Autoridades Aeronauticas, intentarán, en primer lugar, solucionar la controversia por la vía diplomática.
- (3) Si las Partes no llegan a una solución de la controversia mediante consultas, deberán someter a la persona u organismo que pueda lograr un acuerdo, o, a petición de cualquiera de las Partes, se someterá a la decisión de un tribunal de tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:

- (a) Dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte designará un árbitro. Un nacional de un tercer Estado, que actuará como Presidente del tribunal, será nombrado como el tercer árbitro por acuerdo entre los dos árbitros, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la designación del segundo;
- (b) Si dentro del plazo fijado, no se ha alcanzado la designación, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que haga la designación necesaria dentro de los treinta (30) días. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, el más antiguo Vicepresidente que no esté descalificado por ese motivo hará la designación.
- (4) Con excepción de lo dispuesto más adelante en este Artículo o conforme lo acuerden las Partes, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá su propio procedimiento. Bajo la dirección del tribunal, o a petición de cualquiera de las Partes, una reunión para determinar las cuestiones precisas que serán arbitradas y los procedimientos específicos a seguir, no más tarde de treinta (30) días después de que el tribunal esté plenamente constituido.
- (5) Salvo acuerdo en contrario de las Partes o prescrito por el tribunal, cada Parte deberá remitir un memorándum dentro de los cuarenta y cinco (45) días después de que el tribunal quede plenamente constituido. Cada Parte podrá someter su respuesta en un plazo de sesenta (60) días siguientes a la presentación del memorándum de la otra Parte. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de ellas, o, a su discreción, dentro de los treinta (30) días después de que las respuestas sean remitidas.
- (6) El tribunal procurará ofrecer una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días después de la finalización de la audiencia o, si la audiencia no se celebra treinta (30) días después de la fecha ambas respuestas son enviadas. La decisión se tomará por mayoría de votos.
- (7) Las Partes podrán presentar solicitudes para aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días después de haber sido recibida y esta aclaración será expedida dentro de los quince (15) días siguientes a la solicitud.
- (8) Los costos del arbitraje y la asignación de los costos a las Partes pertinentes serán determinados por el tribunal.
- (9) La decisión del tribunal será definitiva y vinculante para las Partes a menos que acuerden otra cosa.

### **ARTÍCULO 23**

#### **Acuerdo Multilateral**

Si ambas Partes se convierten en partes de un Acuerdo Multilateral que se ocupa de los asuntos objeto del presente Acuerdo, deberán consultar, de conformidad con el Artículo 21 (Consultas) para determinar si este Acuerdo debe ser revisado para tomar en cuenta el Acuerdo Multilateral.

### **ARTÍCULO 24**

#### **Enmienda**

Cualquier enmienda al presente Acuerdo mutuamente determinada como resultado de las consultas previstas en el Artículo 21 (Consultas), entrará en vigor en la fecha de la última notificación escrita, por la vía diplomática, mediante la cual las Partes se notificarán mutuamente sobre todos los procedimientos internos necesarios para que la entrada en vigor de la enmienda sea completada.

### **ARTÍCULO 25**

#### **Terminación**

- (1) Cualquier Parte podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte por escrito a través de la vía diplomática, la decisión de dar por terminado este Acuerdo. Una copia de la notificación de terminación se enviará simultáneamente a la Secretaría General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

- (2) En caso de que se produzca dicha notificación, el presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción por la otra Parte de la notificación de terminación, a menos que por acuerdo entre las Partes el anuncio de la referencia sea retirado bajo mutuo consentimiento antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte no acusa recibo, el aviso será considerado como recibido a los catorce (14) días después de la fecha de la recepción por parte del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **ARTÍCULO 26**

#### **Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**

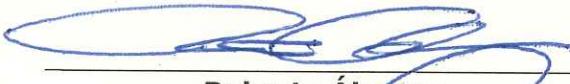
El presente Acuerdo y cualesquiera modificaciones serán registrados al entrar en vigor con la Organización de Aviación Civil Internacional por República Dominicana.

#### **ARTÍCULO 27**

#### **Entrada en vigor**

- (1) El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota de un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo se han completado.
- (2) EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.
- (3) Hecho en Santo Domingo, el día (18) de (diciembre) de (2024), en duplicado, en los idiomas inglés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá la versión en inglés.

**Por el Gobierno de  
República Dominicana**



---

**Roberto Álvarez**  
Ministro de Relaciones Exteriores

**Por el Gobierno de Jamaica**



---

**Daryl Vaz**  
Ministro de Ciencia, Energía,  
Telecomunicaciones y Transporte

**ANEXO I  
CUADRO DE RUTAS**

**Sección 1:**

Rutas a ser operadas por la aerolínea designada (s) de la República Dominicana:

| <b>Desde</b>                               | <b>Puntos Intermedios</b> | <b>Hacia</b>               | <b>Puntos mas allá</b> |
|--|---------------------------|----------------------------|------------------------|
| Cualquier punto en la República Dominicana | Cualquier punto           | Cualquier punto en Jamaica | Cualquier punto        |

**Sección 2:**

Rutas a ser operadas por la aerolínea (s) designada (s) de Jamaica:

| <b>Desde</b>               | <b>Puntos Intermedios</b> | <b>Hacia</b>                               | <b>Puntos más allá</b> |
|----------------------------|---------------------------|--|------------------------|
| Cualquier punto en Jamaica | Cualquier punto           | Cualquier punto en la República Dominicana | Cualquier punto        |

**Notas:**

Cada aerolínea designada de cualquiera de las Partes podrá, en cualquiera o en todos los vuelos, a su discreción:

- (1) Operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones
- (2) Combinar diferentes números de vuelo en una operación de la aeronave;
- (3) Servir puntos intermedios y más allá de los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
- (4) Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- (5) Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
- (6) Servir cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y pueden ofrecer y anunciar dichos servicios al público a través de los servicios;
- (7) Hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- (8) Realizar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte;

sin limitación alguna direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, siempre que el servicio sirva a un punto en el territorio de la Parte que designa las aerolíneas.

Servir puntos intermedios y más allá (5ta) del Cuadro de Rutas que deberán acordar las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

**Sección 3:**

**Todos los Servicios de Carga**

La aerolínea (s) designada (s) de Jamaica puede operar todos los servicios de carga entre la República Dominicana y cualquier punto o puntos y la aerolínea (s) designada (s) de la República Dominicana puede operar todos los servicios de carga entre Jamaica y cualquier punto o puntos.

**Sección 4:**

**Cambio de Capacidad**

En cualquier segmento o segmentos de las rutas mencionadas, cualquier aerolínea designada podrá efectuar transporte aéreo internacional sin ningún tipo de limitación en cuanto a cambios, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre que, en la dirección de salida, el transporte más allá de ese punto es una continuación desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea es una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

**ANEXO II**  
**OPERACIONES NO REGULARES/ CHARTER**

1. La (s) aerolínea (s) designada (s) de cada Parte, de conformidad con los términos del Cuadro de Rutas en el Anexo I, tendrán derecho a realizar transporte aéreo internacional no programado hacia y desde cualquier punto o puntos en el Territorio de la otra Parte, ya sea directamente o con paradas en ruta, para el transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el Territorio de la otra Parte. También se permitirán los vuelos chárter multidestino. Además, las aerolíneas designadas de una Parte pueden operar vuelos chárter con tráfico que se origine o está destinado al Territorio de la otra Parte.
  
2. Cada aerolínea designada que realice el transporte aéreo de conformidad con esta disposición deberá cumplir con las leyes, regulaciones y normas de la Parte en cuyo territorio se origina el tráfico, ya sea de ida o de ida y vuelta, como esa Parte lo especifique ahora o en el futuro. ser aplicable a dicho transporte.

