ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA ARGENTINA

Preámbulo

La República Dominicana y la República Argentina en adelante 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 contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando garantizar el grado más alto de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación acerca de los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o bienes, afectando adversamente la operación de los servicios aéreos, y minando la confianza del público en la seguridad de la Aviación Civil;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

a) "Transporte aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

b) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, en el caso de la República Argentina, la Administración Nacional de Aviación Civil, o, en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades;

c) " Acuerdo " significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación al mismo;

d) "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco de este Acuerdo, generalmente medida por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta, durante un período determinado;

e) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, así como cualquier modificación a los Anexos al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes;

f) "Línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;

g) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

h) "Transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

i) "Transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;

j) "Parte" se refiere a un Estado que se ha adherido formalmente al presente Acuerdo;

k) "Precio" significa cualquier tarifa o precio por el transporte de pasajeros, equipaje y / o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con la misma) que cobran las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, o pago;

l) "Soberanía" y "Territorio", con relación a un Estado, tienen el significado establecido en el Artículo 1 y el Artículo 2 del Convenio. **Soberanía**: "Los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene una soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo sobre su territorio". **Territorio:** "se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado";

m) "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga;

n) "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen los mismos significados que se les asignan en el Artículo 96 del Convenio;

Artículo 2
Aplicabilidad del Convenio

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

Artículo 3
Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:

   a) el derecho de volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte;

   b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales;

   c) el derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados en el Anexo, pasajeros, equipaje y carga incluyendo correo, por separado o en combinación, con destino o proveniente de puntos en el territorio de la primera Parte; y

   d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Artículo 4 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el Párrafo 2 incisos a) y b) del presente Artículo.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.

Artículo 4
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, a la otra Parte, una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en concordancia con este Acuerdo y retirar o modificar dicha designación, y comunicar por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos.

2. Al recibir tal designación y a solicitud de la línea aérea designada, en la forma requerida para la autorización del permiso operativo y técnico, cada Parte deberá otorgar los correspondientes permisos y autorizaciones, con el mínimo retraso, a condición de que:

   a) El control regulatorio efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado que la designa, esté establecida en el territorio de ese Estado y autorizada conforme a la legislación aplicable de ese Estado;

   b) La línea aérea designada es titular de un Certificado de Operador Aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes en la Parte que designa a la línea aérea;

   c) La Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación);

   d) La línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones y requisitos prescritos en virtud de las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el Párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

Artículo 5
Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes tendrán el derecho de negar las autorizaciones referidas en el Artículo 4 de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporal o permanentemente:

   a) En el caso que de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control efectivo de la misma, y que no tenga su oficina principal establecida en ese Estado;

   b) En el caso de que la línea aérea designada no sea titular de un Certificado de Operador Aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes de la Parte que la designa;

   c) En el caso de fallo por la Parte que designa la línea aérea en las previsiones establecidas en el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación); y

   d) En el caso de que la línea aérea designada no esté calificada para satisfacer las otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 6
Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada, permanencia, tránsito y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como las concernientes a inmigración, aduana, moneda, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correos transportados por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.

3. Ninguna Parte dará preferencia a su propia línea aérea o cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada por la otra Parte comprometida con el transporte aéreo internacional en la aplicación de reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y similares.

Artículo 7
Tránsito Directo

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Artículo 8
Actividades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.

3. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirir, en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

Artículo 9
Asistencia en Tierra

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cuando operen en su territorio, sobre una base de reciprocidad y cuando sea posible, realizar sus propios servicios de asistencia en tierra (autoasistencia) y tener la opción de recurrir a uno o más proveedores debidamente autorizados para que presten todos o una parte de esos servicios. Cuando las leyes, los reglamentos o las disposiciones contractuales de cada Parte limiten o impidan el suministro de sus propios servicios de asistencia en tierra, cada Parte deberá tratar a una línea aérea designada de forma no discriminatoria con respecto a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o más proveedores debidamente autorizados.

2. El ejercicio de los derechos previstos en el Párrafo 1 del presente Artículo estará supeditado a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

Artículo 10
Reconocimiento de Certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan de conformidad con el Convenio.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o de los certificados a que se refiere el Párrafo 1 de este Artículo, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, debe permitir una diferencia de las normas mínimas establecidas por el Convenio, y que la diferencia sea presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas a fin de aclarar la práctica en cuestión.

3. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negarse a reconocer a los efectos de los sobrevuelos o de los aterrizajes dentro de su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

Artículo 11
Seguridad Operacional

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y la operación de las aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha petición.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en las zonas contempladas en el Párrafo 1 de este Artículo que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la otra Parte será informada de tales hallazgos y de las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las normas de la OACI. La otra Parte tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo de tiempo acordado.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acordó además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta investigación es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la tripulación, y que el equipo y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Si cualquiera de dichas inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en pista, da lugar a:

   a) una grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o

   b) una grave preocupación de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio;

   la Parte que realice la inspección podrá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o las licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, se han emitido o se han hecho válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que un representante de esa línea aérea o líneas aéreas nieguen el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por una línea aérea o líneas aéreas de una Parte de conformidad con el Párrafo 3 de este Artículo, la otra Parte será libre de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el Párrafo 4 de este Artículo y extraer las conclusiones a las que se hace referencia en ese Párrafo.

6. Cuando es esencial la acción urgente para garantizar la seguridad de la operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

7. Cualquier acción por una Parte de conformidad con el Párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que la base para la toma de acción deja de existir.

Artículo 12
Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita son parte integrante de este Acuerdo.

3. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán, en particular, actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991; así como con cualquier otro Convenio y Protocolo relativos a la seguridad de la aviación civil, que ambas Partes estén adheridas.

4. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

5. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su sede social 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.

6. Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación como se refiere el Párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los suministros de a bordo, los equipajes, el equipaje de mano, la carga y los artículos de a bordo de las aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para tomar las medidas especiales de seguridad razonables para afrontar una amenaza determinada.

7. 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 asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo.

8. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas. Dichas consultas deberán comenzar dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la citada solicitud de cualquiera de ellas. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del inicio de las consultas será razón suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando esté justificado por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

Artículo 13
Cargos a los Usuarios

1. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

2. Los derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las facilidades de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y las regulaciones de cada Parte.

3. Cada Parte propiciará consultas sobre derechos de usuario entre su autoridad encargada competente y las líneas aéreas que utilizan el servicio y las instalaciones proporcionadas por las autoridades encargadas, siempre que sea posible a través de las organizaciones representantes de esas líneas aéreas. Avisos adecuados de cualquier propuesta de modificación de tasas a usuario, deben ser dados a esos usuarios para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que dichos cambios sean efectuados. Cada Parte alentará a sus autoridades encargadas competentes y dichos usuarios para el intercambio de información adecuado sobre los derechos de uso.

Artículo 14
Derechos Arancelarios

1. Sobre la base de la reciprocidad, cada Parte eximirá a las importaciones efectuadas por la línea aérea designada de la otra Parte de las restricciones impuestas por motivos de orden económico, los derechos aduaneros, las tasas de inspección y otros derechos y cargos nacionales que no se basen en el costo de los servicios suministrados al momento de la llegada, respecto de las aeronaves, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos fungibles, los repuestos (incluidos los motores), los equipos habituales para aeronaves, las provisiones para aeronaves y todo otro artículo destinado o utilizado exclusivamente en relación con la operación o el servicio de la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte que opere los servicios acordados. Asimismo, los beneficios otorgados por el presente Artículo se aplicarán a los talones de pasajes impresos, los conocimientos de embarque, cualquier material impreso con el logo de la compañía y todo material publicitario habitual que esa línea aérea designada distribuya en forma gratuita.

2. Las exenciones concedidas en el presente Artículo se aplicarán a los elementos contemplados en el Párrafo 1:

   a) introducidos en el territorio de una Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;

   b) retenidos a bordo de un avión de la línea aérea designada de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte.

3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que son reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 15
Tributación

1. Los beneficios obtenidos de la operación de la aeronave de una línea aérea designada en servicios aéreos internacionales serán gravadas de acuerdo con las disposiciones de la legislación de cada Estado.

2. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el capital entre las Partes, la disposición de este último prevalecerá.

Artículo 16
Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario para la aduana, por razones técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes pondrá imponer a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes podrá exigir la presentación de horarios. Si una Parte exige documentos presentados a título informativo, se reducirán al mínimo las cargas administrativas de los requisitos de presentación y procedimientos sobre los intermediarios de transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

Artículo 17
Precios

1. Los precios de los servicios de transporte aéreo internacional operados de conformidad con este Acuerdo serán establecidos libremente por las líneas aéreas y no estarán sujetos a la aprobación. Las Partes podrán requerir que los precios aplicados para los servicios originados en su territorio sean presentados por las líneas aéreas.

2. La intervención de las Partes estará limitada a:

   a) impedir prácticas o tarifas injustificadamente discriminatorias;

   b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;

   c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto o de una competencia desleal.

3. Una Parte podrá exigir, que los precios cobrados por las líneas aéreas sean presentados ante sus autoridades aeronáuticas para fines de registro, en un plazo que no exceda de quince (15) días antes de la oferta inicial del precio, bien sea electrónico o de otra forma.

4. Cada Parte puede solicitar consulta con relación a cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes para servicios cubiertos por este Acuerdo, incluyendo donde las tarifas relativas hayan sido sujetas a un aviso de inconformidad. Estas consultas se celebrarán a más tardar treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha dado una notificación de inconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en práctica este Acuerdo en vigor, pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.

Artículo 18
Salvaguardias

1. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal y puedan merecer un examen más detallado:

   a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;

   b) la adición de capacidad o frecuencia de servicio excesivas;

c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar fuera de temporada;

d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;

e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar a otra línea aérea del mercado; y

f) el comportamiento indica un abuso de posición dominante en una ruta.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas de una Parte consideran que la intención de la operación u operaciones realizadas por la línea aérea designada de la otra Parte puede constituir un comportamiento competitivo desleal, de acuerdo con los indicadores enumerados en el Párrafo 1 del presente Artículo, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 28 (Consultas) con miras a resolver el problema.
Dicha solicitud deberá ir acompañada de la notificación de los motivos de la petición, y la consulta se iniciará dentro de los quince (15) días siguientes a la solicitud.

3. Si las Partes no llegan a una solución del problema a través de consultas, cualquiera de las Partes podrá recurrir al mecanismo de solución de controversias en virtud del Artículo 29 (Solución de Controversias) para resolver la disputa.

Artículo 19
Operaciones No Regulares o Chárter

1. Las líneas aéreas de cada Parte tienen el derecho de llevar tráfico internacional tipo chárter de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y / o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga).

2. Cada Parte, en condiciones de reciprocidad, deberá responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas por la otra Parte.

3. Las disposiciones relativas a la aplicación de las Leyes, Reconocimiento de Certificados y Licencias, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Derechos de Uso, Cargos a los Usuarios, Derechos de Aduana Arancelarios, Impuestos Locales, Tributación, Tasas, Precios, Conversión de Moneda y Transferencia de Ganancias, Divisas, Manejo de Servicios, Asistencia en Tierra, Estadísticas y Consultas sobre este Acuerdo, también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

Artículo 20
Competencia Leal

Cada línea aérea designada tendrá un ambiente competitivo justo y no discriminatorio para operar las rutas especificadas en el presente Acuerdo según las leyes de competencia de las Partes.

Artículo 21
Conversión de Divisas

1. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán el derecho a transferir desde el territorio de venta al territorio nacional de la otra Parte, el exceso de los ingresos por sobre los gastos registrados en el territorio de venta en relación con el transporte de pasajeros, correo y carga.

2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes y en cumplimiento con las regulaciones cambiarias locales adoptados por cada una de las Partes.

Artículo 22
Código Compartido y Acuerdos de Comercialización Cooperativa

1. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como joint-venture, acuerdos de reserva de capacidad o código compartido con:

a) una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;

b) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país; y

c) un proveedor de transporte de servicios de tierra de cualquier país,

a condición de que todas las líneas aéreas en los mismos: 1) cuenten con la autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos que normalmente se aplican 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 contarán con la información necesaria de la siguiente manera:

   a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;

   b) en forma escrita, en el billete en sí y/o (si no es posible), en el documento que acompaña al itinerario del billete o en cualquier otro documento que sustituya el billete, como una confirmación por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara que la línea aérea es responsable en caso de daños o accidentes; 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 líneas aéreas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción.

Artículo 23
Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes deberán proporcionar a solicitud, las estadísticas periódicas disponibles u otras informaciones similares relativas al tráfico de los servicios acordados.

Artículo 24
Registro de Horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte deberá presentar los horarios de vuelo previstos para su registro a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

2. Para los vuelos suplementarios que las líneas aéreas designadas de una Parte desean operar en los servicios acordados fuera del horario aprobado, esa línea aérea debe solicitar un permiso previo de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes generalmente se presentarán al menos tres (3) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

Artículo 25
Servicios Multimodal

Cada línea aérea designada podrá utilizar medios terrestres de transporte, sin restricción en relación con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 26
Protección del Medio Ambiente

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes están de acuerdo en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS por sus siglas en inglés) del Anexo 16 al Convenio y la actual política de la OACI y orientación en materia de protección del medio ambiente.

Artículo 27
Territorios Bajo Disputa de Soberanía

La República Argentina se reserva el derecho a restringir o prohibir los servicios aéreos desde y hacia las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, hasta tanto se encuentre resuelta la disputa de soberanía que sobre dichos territorios mantiene con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Artículo 28
Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la consulta en la interpretación, aplicación, ejecución o modificación de este Acuerdo o el cumplimiento del mismo.

2. Dichas consultas, que pueden ser realizadas a través de la discusión o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que de otra manera sea acordado por las Partes.

Artículo 29
Solución de Controversias

1. Cualquier disputa que surja entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones, intentarán solucionar la disputa por la vía diplomática.

Artículo 30
Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte con el fin de enmendar el presente Acuerdo. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia.

2. Toda enmienda entrará en vigor a partir de la recepción de la última notificación por la que las Partes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, acerca del cumplimiento de sus requisitos legales internos requeridos a tal efecto.

3. Toda enmienda del Anexo puede efectuarse mediante acuerdo escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, siempre y cuando versen sobre aspectos técnicos que sean de la competencia específica de dichas autoridades, y comenzará a aplicarse provisionalmente desde su firma, entrando en vigor en forma definitiva a partir de la recepción de la última notificación por la que las Partes se comuniquen, por escrito y por la vía diplomática, acerca del cumplimiento de sus requisitos a tal efecto.

Artículo 31
Acuerdos Multilaterales

Si ambas Partes participan en un acuerdo multilateral que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, se celebrarán consultas para determinar si este Acuerdo debe ser revisado para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 32
Terminación

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, por vía diplomática, a la otra Parte su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo terminará a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación, inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes del final de este período.

En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días siguientes a la recepción de la notificación por la OACI.

Artículo 33
Registro en la OACI

Este Acuerdo y cualquier modificación serán registrados una vez ratificados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 34
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo se aplicará y entrará en vigor treinta (30) días después de que ambas Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, y que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor de este Acuerdo hayan sido completados.

HECHO en Nueva York, el día veinticuatro (24) de septiembre de 2026, en dos originales, ambos igualmente auténticos.

Por la República Dominicana

Víctor O. Bisonó Haza
Ministro de Relaciones Exteriores

Por la República Argentina

Pablo Quirno
Ministro de Relaciones Exteriores,
Comercio Internacional y Culto

ANEXO I

Cuadro de Rutas.

Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República Argentina:

Puntos anteriores	Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos mas allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República Argentina	Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto

2. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de la República Dominicana:

Puntos anteriores	Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto	Cualquier punto en la República Argentina	Cualquier punto

Flexibilidad Operativa:

Mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) línea (s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquiera o en todos los vuelos y a opción de cada línea aérea:

a. operar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;

b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;

c. omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios se originen o terminen en un punto en el Territorio de la Parte que designa la línea aérea;

d. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;

e. prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y puede ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos; sin limitación alguna direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que, (con excepción de todos los servicios de carga) el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte que designa las líneas aéreas.

f. todos los puntos determinados en las rutas acordadas podrán ser servidos con derechos de tercera, cuarta, quinta, sexta libertad del aire para servicios combinados, y hasta séptima libertad del aire para servicios de carga exclusiva acorde a lo establecido en el Cuadro de Rutas del presente Acuerdo.