



ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno Federal de Austria, de aquí en lo adelante referidos como "las Partes Contratantes", siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el día siete (7) de Diciembre 1944;

Deseando organizar, de una manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la medida más grande posible la cooperación internacional respecto de tales servicios; y

Deseando establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de sus territorios;

Han convenido como sigue:

ARTICULO 1

DEFINICIONES

Para el propósito del presente Acuerdo:

- a) El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el día siete (7) de Diciembre 1944, incluyendo cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los Anexos o de la Convención bajo los Artículos 90 y 94, de manera que esos Anexos y enmiendas sean aplicables para ambas Partes Contratantes.
- b) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno Federal de Austria el Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología y en el caso del Gobierno de la República Dominicana, la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, o, en ambos casos, cualquier persona o cuerpo autorizado a desarrollar cualquiera de las funciones que al presente sea ejercida por dichas autoridades o funciones similares.
- c) El término "servicios acordados" significa servicios aéreos regulares internacionales en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Anexo de este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo.
- d) El término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea, la cual ha sido designada y autorizada en concordancia con el Artículo 3 del presente Acuerdo.



- e) El término "territorio" tiene el significado asignado para esto en el Artículo 2 de la Convención.
- f) Los términos "servicio aéreo" "servicio aéreo internacional" "línea aérea" y "parada sin fines de tráfico" tienen los significados asignados a ellos en el Artículo 96 de la Convención.
- g) El término "ruta especificada" significa una ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo.
- h) El término "capacidad" en relación con los servicios acordados, significa el pago de carga disponible de la aeronave usada en tales servicios, multiplicado por la frecuencia operada por tal aeronave en un período dado en una ruta o segmento de una ruta.
- i) El término "tarifa" significa los precios a ser pagados para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo la cual estos precios aplican, incluyendo comisión cargadas y otra remuneración adicional para agencia o venta de boletos de transporte, pero excluyendo remuneración y condiciones para el transporte de correo.
- j) El término "Anexo" significa el Anexo para este Acuerdo como sus enmiendas. El Anexo forma parte integral del Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluye referencia al Anexo excepto donde de otra forma esté previsto.
- k) El término "CLAC Estado Miembro" significa un Estado que es una Parte Contratante del Tratado que establece la Comisión Latino Americana de Aviación Civil.

ARTICULO 2

CONCESION DE DERECHOS

- 1- Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo para los fines de operar servicios aéreos regulares internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
- 2- Sujeto a las previsiones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante disfrutarán, mientras operen los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:
 - a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizaje; y
 - b) el derecho de hacer paradas en su territorio sin fines de tráfico.



c) El derecho de hacer paradas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo, para el propósito de tomar a bordo y desembarcar pasajeros, equipaje, carga, incluyendo correo, separadamente, o en combinación, destinado para, o llegando desde, puntos en el territorio de la primera Parte Contratante.

3- Nada en el párrafo dos (2) deberá interpretarse como el otorgamiento a las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante del privilegio de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo por renumeración o alquiler y destinado para otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

DESIGNACIÓN Y REVOCACIÓN

1- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar ante la otra Parte Contratante una línea aérea con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, y de retirar la designación de cualquier línea aérea o de sustituir otra línea aérea por una previamente designada.

2- Tales designaciones deberán ser hechas por escrito y deberán ser transmitidas a la otra Parte Contratante a través de los canales diplomáticos.

3- Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante puede requerir a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, probar que está calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las previsiones de la Convención.

4- Al recibir tal designación, la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante otorgará la autorización y permisos apropiados con un mínimo de retraso procedimental, previsto:

(a) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria:

(i) Está establecida en el territorio de la República de Austria bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y tiene Licencia de Operación válida de conformidad con la ley de la Comunidad Europea;

(ii) Efectivo control regulatorio de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación; y



(iii) La línea aérea es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria, y es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Comunidad Europea y/o por nacionales de dichos Estados.

(b) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana:

(i) Esté establecida en el territorio de la República Dominicana y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la ley Dominicana o de otro Estado miembro de la CLAC;

(ii) Efectivo control regulatorio de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación; y

(iii) La línea aérea es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria, y es efectivamente controlada por los Estados Miembros de CLAC y/o por nacionales de dichos Estados.

5- Cualquier Parte Contratante puede revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante donde:

(a) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria:

(i) No esté establecida en el territorio de la República de Austria bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea o no tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la ley de la Comunidad Europea.

(ii) El Control efectivo regulatorio de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, y/o la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación, o

(iii) La línea aérea no es propiedad directamente ni a través de mayoría accionaria, ni es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Comunidad Europea y/o por nacionales de dichos Estados.

(b) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana:

(i) No esté establecida en el territorio de la República Dominicana o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con la ley Dominicana.

(ii) El efectivo control regulatorio de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación, o



(iii) La línea aérea no es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria y no es efectivamente controlada por Estados Miembros de la CLAC y/o por nacionales de dichos Estados.

6- La referencia en este Acuerdo para los nacionales de la República de Austria se entenderá como refiriéndose a los nacionales de Estados Miembros de la Comunidad Europea.

ARTICULO 4

APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES

- 1- Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante se aplicarán a la navegación y operación de la aeronave de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante durante la entrada a, vuelo sobre, permanencia en, y salida del territorio de la primera Parte Contratante.
- 2- Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante rigen la entrada, permanencia, y salida de su territorio de pasajeros, tripulantes, carga o correo, tales como las formalidades con relación a la entrada, salida, emigración, inmigración, aduanas, salud y cuarentena se aplicarán a pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante al momento que ellas estén dentro de dicho territorio.
- 3- Cada Parte Contratante, a solicitud, suplirá a la otra Parte Contratante, copias de las leyes y regulaciones concernientes referidas en este Artículo.

ARTICULO 5

EXENCIÓN DE ADUANAS Y OTROS DERECHOS

- 1- La aeronave operada en servicios internacionales por la(s) línea(s) aéreas designada(s) por cada Parte Contratante, así como su equipo regular, suministros de combustible, lubricantes y almacenajes de aeronave, (incluyendo alimento, bebidas y tabaco) a bordo de tal aeronave, estará exenta de todos los derechos de aduanas, cargos de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, previsto que dicho equipo y suministro permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de que sean retornados.
- 2- En adición, lo siguiente podrá también estar exento de los mismos deberes e impuestos con la excepción de los cargos correspondientes al servicio rendido:
 - (a) Almacenajes de aeronave tenidos a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, y para uso a bordo de la aeronave operada en una ruta especificada de la otra Parte Contratante;



(b) Piezas de reemplazo entradas al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de la aeronave usada sobre una ruta especificada por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;

(c) Combustible y lubricantes destinados para suplir la aeronave operada sobre una ruta especificada por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, aun si estos suministros están para ser usados en parte del viaje efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual son tomados a bordo.

Los materiales referidos por los sub-párrafos (a), (b) y (c) más arriba pueden ser requeridos para ser guardados bajo la supervisión o control de aduana.

3- El equipo regular de aero-carga, así como también los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes puede ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente con la aprobación de las autoridades de aduanas de esa Parte Contratante. En tal caso, ellos pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el tiempo en que sean re-exportados o de otra forma dispuestos en concordancia con las regulaciones de aduanas.

4- Sin embargo, nada en este Acuerdo impedirá a la República de Austria de imponer, sobre una base no discriminatoria, impuestos, tasas, derechos, aranceles, o cargas en el combustible suplido en su territorio para uso en una aeronave de un transportista aéreo designado de la República Dominicana que opere entre un punto en el territorio de la República de Austria y otro punto en el territorio de la República de Austria o en un punto en el territorio de otro Estado Miembro de la Comunidad Europea.

5- Sin embargo, nada en este Acuerdo impedirá a la República Dominicana de imponer; sobre una base no discriminatoria, impuestos, tasas, derechos, aranceles o cargas en el combustible suplido en su territorio para uso en una aeronave de un transportista aéreo designado de la República de Austria que opere entre un punto en el territorio de la República Dominicana y otro punto en el territorio de la República Dominicana o en un punto en el territorio de otro Estado Miembro de la CLAC.

ARTICULO 6

CARGO AL USUARIO

1- Cada Parte Contratante no impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, cargos al usuario más altos que los impuestos a sus propias líneas aéreas que operan similares servicios internacionales.



- 2- Esos cargos no serán más altos que los cargos impuestos a la aeronave de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante operadas en servicios internacionales similares.
- 3- Dichos cargos deberán ser justos, razonables y estarán basados en principios económicos confiables.

ARTICULO 7

TRAFICO EN TRÁNSITO DIRECTO

Pasajeros, equipaje y carga incluyendo correo en tránsito directo a través del territorio de cada Parte Contratante y no dejando el área del aeropuerto reservado para tal propósito estarán, excepto con respecto de las medidas de seguridad contra amenaza de interferencia ilícita, tales como violencia y piratería aérea y medidas ocasionales para el combate de droga ilícita, sujetos a no más que un control simplificado. Equipaje, carga y correo en tránsito directo deberán estar exentos de derechos de aduanas, cargos y otros impuestos similares.

ARTICULO 8

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

- 1- Los Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados de Competencia y Licencia emitidos o validados de acuerdo con las reglas y procedimientos de una Parte Contratante y no expirados, serán reconocidos como válidos para la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios acordados, previsto siempre que tales Certificados o Licencias fueren emitidos o validados, y son iguales o superiores al estándar mínimo establecido bajo la convención.
- 2- El Párrafo (1) también aplica con respecto a una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea y con respecto a una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la CLAC.
- 3- Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de rehusar reconocer, para los vuelos en su propio territorio, Certificados de Competencia y Licencias otorgados o validados para sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

ARTICULO 9

REPRESENTACIÓN COMERCIAL

- 1- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante se le permitirá:



a) Establecer en el territorio de la otra Parte Contratante, oficinas para la promoción del transporte aéreo y venta de boletos aéreos, así como también, de acuerdo con la legislación de dicha otra Parte Contratante, otras facilidades requeridas para proveer el transporte aéreo.

b) Traer en y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante – de acuerdo con la legislación de dicha otra Parte Contratante relativo a la entrada, residencia y empleo – gerencia, ventas, técnica, operacional y otros especialistas miembros del personal requeridos para proveer el transporte aéreo; y

c) En el territorio de la otra Parte Contratante para negociar directamente y, a discreción de las líneas aéreas, a través de sus agentes de venta de transporte aéreo.

2- Las autoridades competentes de cada Parte Contratante darán todos los pasos necesarios para asegurar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante pueden ejercer sus actividades de una manera ordenada.

ARTICULO 10

ACTIVIDADES COMERCIALES

1- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte Contratante, transporte aéreo y cualquier persona tendrá libertad de comprar dicho transporte en la moneda de curso legal de ese territorio o en monedas de libre conversión de curso legal de otros países, de conformidad con las regulaciones de cambio extranjero en vigencia.

2- Para las actividades comerciales todos los principios mencionados en este artículo aplicarán para las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 11

CÓDIGO COMPARTIDO

Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, cualquier línea aérea designada por una Parte Contratante puede acceder a los arreglos de mercadeos co-operativo, como código compartido con:

- Una línea aérea o líneas aéreas designadas por esta Parte Contratante
- Una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante



- Una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país

Con tal de que todas las líneas aéreas en tales arreglos

- Mantengan la autoridad apropiada en las rutas y segmentos concernidos
- Cumplan los requerimientos normal y razonablemente aplicados a tales arreglos y
- Deben, con respecto de cualquier boleto vendido por ésta, aclarar al comprador al momento de la venta, cuál línea aérea actualmente operará cada sector del servicio y con cuál línea aérea o líneas aéreas el comprador está entrando en una relación contractual.

ARTICULO 12

CONVERSIÓN Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS

Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, el derecho de liberar y pronto transferir, a la tasa oficial de cambio, los excedentes recibos sobre desembolsos realizados en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en los servicios acordados en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 13

REGULACION DE LA CAPACIDAD

- 1- Cada Parte Contratante deberá permitir justa e igual oportunidad para las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en proveer el transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.
- 2- Cada Parte Contratante deberá permitir a cada línea aérea designada, determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ésta ofrezca, basado en consideraciones comerciales y de mercado. Consistente con este derecho, ninguna Parte Contratante deberá unilateralmente limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, excepto como pueda ser requerido por aduanas, por razones técnicas operacionales, o de medio ambiente bajo uniformes condiciones consistentes con el artículo 15 de la Convención.



ARTICULO 14

APROBACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN

- 1- Una línea aérea designada por una Parte Contratante solicitará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para aprobación al menos con treinta (30) días por adelantado el itinerario de vuelo de sus servicios programados, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, tiempos, configuración y número de asientos a estar disponibles al público y período de validez del itinerario de vuelo. El mismo procedimiento aplicará para cualquier modificación aquí. En casos especiales este tiempo puede ser reducido sujeto al consentimiento de la respectiva autoridad aeronáutica.
- 2- Si una línea aérea designada desea operar vuelos adicionales, aparte de esos cubiertos en los itinerarios de vuelos, deberá solicitar permiso de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dicha solicitud deberá usualmente ser sometida por lo menos dos (02) días laborables antes de la operación de tales vuelos.

ARTICULO 15

SEGURIDAD

- 1- Cada Parte Contratante puede solicitar la realización de consultas en cualquier momento con relación a los estándares de seguridad de cualquier área relacionada con tripulación aérea, aeronave o su operación, adoptada por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de treinta (30) días de su solicitud.
- 2- Si, siguiendo tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene efectivamente ni administra normas de seguridad en cualquier área que estén al menos igual al mínimo de los estándares establecidos según la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de esos hallazgos y de los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y esa otra Parte Contratante podrá tomar la acción correctiva apropiada. Un fallo de la otra Parte Contratante en tomar la acción correctiva apropiada dentro de los quince (15) días o un período más largo como puede ser acordado, estará sujeto a la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 (revocación, suspensión y variación de autorizaciones de operación) de este Acuerdo.
- 3- No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se conviene que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en servicios para o proveniente del territorio de la otra Parte Contratante puede, al momento de estar en territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para chequear ambos, la validez de los documentos de la aeronave y aquellos de su tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa") previniendo que esto no conlleve a un retraso irrazonable.



4- Si cualquier inspección de rampa o series de inspecciones de rampa dan lugar a:

- a) Serios concernimientos de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento según la Convención, o
- b) Serios concernimientos de que hay una deficiencia de efectivo mantenimiento y administración de los estándares de seguridad establecidos en ese momento según la Convención.

La Parte Contratante que lleve a cabo la inspección deberá, para los fines del Artículo 33 de la Convención, estar libre para concluir que los requerimientos bajo los cuales los Certificados o Licencias respecto de esa aeronave, o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o rendidos válidos, o que los requerimientos bajo los cuales esa aeronave es operada, no es igual ni está por encima de los estándares mínimos establecidos según la Convención.

5- En caso de que el acceso para la ejecución de una inspección de rampa de una aeronave operada por o a nombre de la línea aérea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de acuerdo con el Párrafo (3) precedente, sea negado por un representante de esa línea aérea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante podrá inferir que serios concernimientos del tipo referido en el Párrafo 4 precedente, susciten y evoquen las conclusiones referidas en ese párrafo.

6- Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o de variar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, inmediatamente en caso de que la primera Parte Contratante concluya, como resultado de una inspección de rampa, de una series de inspecciones de rampa, de una denegación de acceso para inspección de rampa, consulta o de otra forma, que esa inmediata acción es esencial para la seguridad de la operación de la línea aérea.

7- Cualquier acción tomada por una Parte Contratante de conformidad con los Párrafos (2) o (6) precedentes, será discontinuada, una vez que la razón para tomar esa acción deje de existir.

8- Donde la República de Austria ha designado una línea aérea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un Estado Miembro de la Comunidad Europea, los derechos de la otra Parte Contratante bajo este Artículo aplicarán igualmente con respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro de la Comunidad Europea y con respecto de la autorización de operación de esa línea aérea.

9- Donde la República Dominicana ha designado una Línea Aérea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un Estado Miembro la CLAC, los derechos de la otra Parte Contratante bajo este Artículo aplicarán igualmente con respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro de la CLAC y con respecto de la autorización de operación de esa línea aérea.



ARTICULO 16

SEGURIDAD DE LA AVIACION

- 1- Consistente con sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua es la de proteger la seguridad de la aviación civil contra de actos de interferencia ilícita, forman parte integral de este Acuerdo.
- 2- Las Partes Contratantes deberán en particular, actuar de conformidad con las previsiones de:
 - a) La Convención sobre Delitos y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de una Aeronave, firmada en Tokio el 14 de Septiembre 1963;
 - b) La Convención para la Supresión de Confiscación Ilegal de aeronave, firmada en la Haya el 16 de Diciembre 1970;
 - c) La Convención para la Supresión de Actos Ilegales en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de Septiembre 1971;
 - d) El Protocolo para la Eliminación de Actos Ilegales de Violencia en Aeropuertos que sirven a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero 1988;
 - e) La Convención sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para fines de detección, firmado en Montreal el 01 de Marzo 1991, y cualquier otro acuerdo multilateral que regule la seguridad de la aviación seguido por ambas Partes Contratantes.
- 3- Las Partes Contratantes en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las previsiones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención en la medida en que tales previsiones de seguridad son aplicables por los Partes Contratantes; ellas podrán requerir a los operadores de aeronave de su registro o quienes tengan su lugar principal de negocio o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, los operadores de aeronave los cuales estén establecidos en su territorio bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y tengan Licencia de Operación válida de acuerdo con la Ley de la Comunidad Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con tales previsiones de seguridad de la aviación.
- 4- Las Partes Contratantes deberán proveer, según requerimiento, toda la asistencia necesaria para cada una para prevenir actos de secuestro ilegal de aeronave civil y otros actos ilegales en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulantes, aeropuertos y facilidades de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.



5- Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronaves podrán ser requeridos observar, para entrada, salida de o mientras permanece dentro del territorio de la otra Parte Contratante, las previsiones de seguridad de la aviación de conformidad con la ley vigente en el país, incluyendo, en el caso de la República de Austria, la Ley de la Comunidad Europea, y en el caso de la República Dominicana, las correspondientes regulaciones de la CLAC.

6- Cada Parte Contratante deberá asegurarse que las medidas adecuadas sean efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar los pasajeros, tripulación, Artículos de mano, equipaje, carga y almacenajes de la aeronave antes y durante el abordaje o carga.

7- Cada Parte Contratante deberá también recibir con beneplácito cualquier requerimiento proveniente de la otra Parte Contratante, para tomar medidas de seguridad especiales razonables para enfrentar una amenaza particular

8- Cuando un incidente o amenaza de un incidente de Secuestro Ilegal de Aeronave Civil u otros Actos Ilegales en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulantes, aeropuertos o facilidades de navegación aérea ocurran, las Partes Contratantes se asistirán una a la otra para facilitar comunicaciones y otras medidas apropiadas intentadas para terminar rápidamente y de manera segura tal incidente o amenaza aquí.

9- Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante ha pasado por alto las previsiones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante puede solicitar la realización de consulta inmediata con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De fracasar para alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de un (1) mes de la fecha de tal requerimiento deberá constituir motivos para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 de este Acuerdo (revocación, suspensión y variación de autorizaciones de operación). Si es requerida por una emergencia seria, cualquiera de las Partes Contratantes puede tomar acción provisional, antes de la expiración del período de un mes.

ARTICULO 17

PROVISION DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suplirán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a su requerimiento, con tal de que dichas estadísticas puedan ser razonablemente requeridas para fines de información, sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante.

ARTICULO 18

TARIFAS

1- Las tarifas para el transporte aéreo internacional servido según disposiciones de este Acuerdo pueden ser requeridas para ser consultadas con las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante.



2- La intervención de las autoridades aeronáuticas estarán limitada especialmente para:

Prevenir tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;

Proteger a los consumidores de tarifas que estén irrazonablemente altas o irrazonablemente restrictivas debido por igual al abuso de una posición dominante o por prácticas concertadas entre transportistas aéreos; y

Proteger a las líneas aéreas de tarifas que estén artificialmente bajas debido al subsidio o ayuda directa o indirecta del Gobierno.

3- No obstante las previsiones de este Artículo, las tarifas a ser cargadas por los transportistas aéreos designados por la República Dominicana para transportar totalmente dentro de la Comunidad Europea, estarán sujetas, al igual que las empresas aéreas de la Comunidad, a las disposiciones legales de la Comunidad Europea.

ARTICULO 19

CONSULTAS

1- Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se consultarán de tiempo en tiempo a fin de garantizar una cooperación cercana concerniente a todas las disposiciones relacionadas con la interpretación y aplicación de este Acuerdo, a requerimiento de cualquier Parte Contratante.

2- Dichas consultas deberán comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del requerimiento de una Parte Contratante.

ARTICULO 20

MODIFICACIONES

1- Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier previsión de este Acuerdo, podrá en cualquier momento solicitar la realización de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas (las cuales pueden ser preparadas para discusión entre autoridades aeronáuticas), comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del requerimiento, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

2- Las modificaciones así acordadas deberán ser aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigencia el primer día del segundo mes, siguiendo la fecha sobre la cual las dos Partes Contratantes se han notificado mutuamente a través del intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia bajo sus respectivos procedimientos constitucionales han sido cumplidos.



3- Las modificaciones del Anexo serán acordadas entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes y entrarán en vigencia el primer día del segundo mes, siguiendo la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se han notificado mutuamente a través del intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia bajo sus respectivos procedimientos constitucionales han sido cumplidos.

ARTICULO 21

SOLUCION DE DISPUTAS

1- Si alguna disputa surge entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, esforzarse en solucionarlo a través de negociación.

2- Si las Partes Contratantes fracasan en alcanzar un arreglo en la negociación, ellas pueden convenir el referir la disputa para decisión de un árbitro, o la disputa puede, a requerimiento de cualquier Parte Contratante, ser sometida a la decisión de un Tribunal de tres árbitros, uno para ser nominado por cada Parte Contratante y el tercero para ser designado por los dos así nominados.

3- Cada una de las Partes Contratantes nominará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del recibo por cualquier Parte Contratante de la otra, de una notificación a través de los canales diplomáticos, requiriendo arbitraje de la disputa, y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días.

4- Si cualquier Parte Contratante fracasa en nominar un árbitro dentro del período especificado, o el tercer árbitro no es designado dentro del período especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional puede ser requerido por cualquier Parte Contratante para designar un árbitro o árbitros, según el caso lo requiera. En tal caso, el tercer árbitro deberá ser un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal, debiendo determinar el lugar donde el arbitraje se efectuará. Si el Presidente considera que él es un nacional de un Estado, el cual no puede ser considerado neutral en relación a la disputa, el mayor de los vicepresidentes, que no esté descalificado en ese aspecto, hará los arreglos. El tribunal de arbitraje tomará su decisión por mayoría de votos.

5- Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión dada bajo el párrafo (2) de este Artículo.

6- Si, y en cuanto cualquier Parte Contratante fallen en cumplir con cualquier decisión dada bajo el párrafo (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hayan sido otorgados en virtud de este Acuerdo para la Parte Contratante en defecto o para una línea aérea designada en defecto.



7- Los gastos del Tribunal de arbitraje, incluyendo los impuestos y gastos de los árbitros serán compartidos de manera proporcional por las Partes Contratantes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en conexión con los procedimientos del párrafo (4) de este Artículo, será considerado como parte de los gastos del Tribunal de Arbitraje.

ARTICULO 22

TERMINACIÓN

1- Cada Parte Contratante puede, en cualquier momento, notificar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante su decisión de terminar este Acuerdo. Tal notificación deberá simultáneamente ser comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2- En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha del recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación para la terminación sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración del período. En ausencia de reconocimiento del recibo por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada como haber sido recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 23

REGISTRO

Este Acuerdo y sus enmiendas deberán ser registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 24

ENTRADA EN VIGOR

Este Acuerdo entrará en vigencia el día primero del segundo mes siguiente a la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, por un intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, han sido cumplidos.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, estando debidamente autorizados para esto por los respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.



Hecho en duplicado en Santo Domingo, a los diecinueve (19) días del mes de abril del año dos mil siete (2007), en los idiomas Español, Inglés y Alemán.

En caso de disputa la versión en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlos Morales Troncoso'.

CARLOS MORALES TRONCOSO
Secretario de Estado de
Relaciones Exteriores

**POR EL GOBIERNO
FEDERAL DE AUSTRIA**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans Winkler'.

HANS WINKLER
Ministro de Relaciones Exteriores



Sección I:

A. La(s) línea(s) Aérea(s) designada(s) por el Gobierno Federal de Austria estarán autorizadas para operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas aquí en lo adelante:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en Austria	Cualquier Puntos	Puntos en la República Dominicana	Cualquier Puntos

B. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno de la República Dominicana estarán autorizadas para operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas aquí en lo adelante:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en la República Dominicana	Cualquier Puntos	Puntos en Austria	Cualquier Punto

Sección II:

Cualquier punto intermedio y puntos más allá pueden ser servidos por las línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante sin ejercer derechos de tráfico de Quinta Libertad.

El ejercicio de derechos de tráfico de Quinta Libertad puede ser acordado por las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes.

Sección III:

Las línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquier Parte Contratante pueden, en cualquier vuelo o en todos, omitir cualquier punto intermedio y/o puntos más allá, con tal de que los servicios convenidos en esta ruta, comiencen o terminen en el territorio de esa Parte Contratante.