

**ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE BELGICA CONCERNIENTES A SERVICIOS AEREOS.**

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno del Reino de Bélgica, quienes se denominarán las "Partes Contratantes".

Siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuya firma se inició en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un acuerdo suplementario a dicho Convenio, con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus territorios respectivos y más allá, si así lo convienen los Estados.

Han convenido lo que sigue:

**ARTICULO 1**

**Definiciones**

Para los fines de este Acuerdo, y a no ser que el contexto requiera lo contrario:

- (a) El término "Convenio de Chicago" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuya firma se inició en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y el cual incluye: (i) cualquier enmienda al mismo ratificada por ambas Partes Contratantes, y (ii) cualquier anexo o enmienda al mismo, adoptados conforme al Artículo 90 de este Convenio, en la medida en que tal enmienda o anexo estén vigentes en un momento determinado para ambas Partes Contratantes.
- (b) El término "autoridad aeronáutica" significa, en el caso del Reino de Bélgica Ministerio de Transporte, y en el caso de República Dominicana, la Junta de Aeronáutica Civil, o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizados para ejercer cualesquiera de las funciones que en la actualidad, pueden ser ejercidas por la arriba mencionada autoridad, o funciones similares.
- (c) El término "línea aérea designada" significa una aerolínea designada y autorizada conforme al Artículo 4 de este Acuerdo.
- (d) El término "territorio", con relación a un Estado, tiene el significado que se le atribuye en el Artículo 2 del Convenio de Chicago.
- (e) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala sin derecho a tráfico" poseen los significados que se les atribuye, respectivamente, en el Artículo 96 del Convenio de Chicago.
- (f) El término "este Acuerdo" incluye el anexo al mismo y cualquier enmienda a este Anexo o a este Acuerdo.

- (g) El término "cargos al usuario" significa un cargo impuesto a las líneas aéreas por la autoridad competente o que esta autoridad permite imponer para suministrar a propiedades o instalaciones aeronáuticas o instalaciones de navegación aérea (incluyendo instalaciones para sobrevuelos), o servicios e instalaciones conexos, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- (h) El término "Certificado de Explotación" significa un documento expedido a una línea aérea por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante, el cual afirma que la línea aérea en cuestión posee la capacidad y la organización profesionales para asegurar el funcionamiento seguro de aeronaves para las actividades de aviación especificadas en el certificado.

## ARTICULO 2

### Aplicabilidad del Convenio de Chicago

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

## ARTICULO 3

### Otorgamiento de Derechos

- (1) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos respecto a sus servicios aéreos internacionales:
  - (a) El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
  - (b) El derecho a realizar escalas en su territorio para fines que no sean de tráfico.
- (2) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados a continuación en este Acuerdo, con el propósito de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, en la correspondiente Sección del Cuadro de Rutas, anexo a este Acuerdo. Tales servicios y rutas se denominarán más adelante "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente. Cuando opera(n) un servicio convenido en una ruta especificada, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante disfrutará(n), además de los derechos especificados en el párrafo (1) de este Artículo, del derecho a realizar escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el Cuadro de Rutas anexo a este Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar a pasajeros y carga, incluyendo correo.
- (3) Nada en el párrafo (2) de este Artículo será considerado como concesión a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante del derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, a pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados bajo arrendamiento o remuneración y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante.
- (4) Si por causa de conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos, o circunstancias

especiales e inusuales, una línea aérea designada de una Parte Contratante es incapaz de operar un servicio en sus rutas normales, la otra Parte Contratante desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continuada de tales servicios mediante un reordenamiento temporal apropiado de las rutas.

#### ARTICULO 4

##### Designación y Autorización de Líneas Aéreas

(1) Cada Parte Contratante podrá designar, por escrito dirigido a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, y puede retirar o cambiar tales designaciones.

(2) Al recibir tal designación, la otra Parte Contratante otorgará, sujeto a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) de este Artículo, y sin demora, las autorizaciones de operación apropiadas a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s).

(3) La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante puede requerir de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que dé constancia a esa autoridad de que está calificada para cumplir con las condiciones ordenadas bajo las leyes y los reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por esa autoridad, conforme a las disposiciones del Convenio de Chicago.

(4) Cada Parte Contratante puede negarse a otorgar las autorizaciones de operación mencionadas en el párrafo (2) de este Artículo, o puede imponer aquellas condiciones que considere necesarias, al ejercicio por una línea aérea designada de sus derechos especificados en el Artículo 3(2) de este Acuerdo, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida de que la línea aérea:

- i) esté constituida legalmente y tiene su principal centro de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; y,
- ii) posee un Certificado de Explotación vigente, expedido por la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante.

(5) Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de este modo, podrá empezar a operar los servicios convenidos, a condición de que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

#### ARTICULO 5

##### Revocación o Suspensión de Autorizaciones de Operación

(1) Cada Parte Contratante puede revocar una autorización de operación, o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3(2) de este Acuerdo por una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o imponer aquellas condiciones que considere necesarias para el ejercicio de

esos derechos:

- (a) en cualquier caso en que no le conste que la línea aérea:
  - (i) está legalmente constituida y tiene su principal centro de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante; y,
  - (ii) posee un Certificado de Explotación vigente, expedido por la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante; o,
- (b) en caso de que esa línea aérea no cumpla con las leyes o los reglamentos normal y razonablemente aplicados por la Parte Contratante que otorga esos derechos; o,
- (c) si la línea aérea, de algún otro modo, no cumple con la operación de acuerdo a las condiciones prescritas bajo este Acuerdo; o,
- (d) en caso de que la otra Parte Contratante no tome las medidas apropiadas para mejorar la seguridad de acuerdo al párrafo 2 del artículo 16 ; o
- (e) de acuerdo al párrafo 6 del Artículo 16.

(2) A no ser que la revocación, la suspensión o la imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sean esenciales para prevenir mayores infracciones a las leyes o los reglamentos, tal derecho solamente será ejercido después de consultar con la otra Parte Contratante.

## ARTICULO 6

### Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos

- (1) Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán oportunidades justas e iguales para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
- (2) En la operación de los servicios convenidos, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante tomará(n) en cuenta los intereses de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, de tal modo que no se afecte indebidamente los servicios que ésta(s) última(s) proporciona(n) en la totalidad o en parte de las mismas rutas.
- (3) Los servicios convenidos proporcionados por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán estrechamente relacionados con los requerimientos de tráfico para el transporte en las rutas especificadas, y tendrán como objetivo primordial el suministro, con un factor de carga razonable, de una capacidad adecuada para satisfacer los requerimientos actuales, y que se puedan anticipar razonablemente, en cuanto a transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, procedentes de o destinados al territorio de la parte Contratante que ha designado la línea aérea. Las disposiciones para el transporte de pasajeros y carga, tanto embarcados como desembarcados en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados que no son el Estado que designa la línea aérea, serán

establecidas de conformidad con los principios generales con los cuales se relacionará dicha capacidad:

- (a) los requerimientos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea;
- (b) los requerimientos de tráfico del área comprendida por el servicio convenido, después de tomar en cuenta otros servicios de transporte establecidos por líneas aéreas de los Estados que componen el área; y,
- (c) los requerimientos para la operación del tráfico directo de las líneas aéreas.

## ARTICULO 7

### Tarifas

#### **Definición del término "Tarifa"**

La expresión "tarifa" significa el precio que ha de cobrarse por el transporte internacional de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo) y comprende :

- a) Toda tarifa directa o cantidad que haya de cobrarse por el transporte internacional, que se anuncie y se venda como tal, incluidas las tarifas totales construidas a base de otras tarifas internacionales o de suplementos para el transporte a través de sectores internacionales o interiores que formen parte del sector internacional ;
- b) La comisión que haya de abonar por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes, o por las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías; y
- c) Las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte o el pago de la comisión.

También incluye :

- d) Cualquier otra ventaja importante relativa al transporte ;
- e) Toda tarifa para el transporte en un sector del interior que se venda en conjunción con el transporte internacional, y que no se ofrezca para los viajes puramente interiores ni en las mismas condiciones a todos los transportistas internacionales ni a los usuarios de sus servicios.

#### **Aprobación de las Tarifas**

Toda parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de los Estados, que se inicien en su propio territorio.

Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que se apliquen las tarifas propuestas o sigan aplicándose las tarifas vigentes para el transporte de ida o de ida y vuelta entre los territorios de los Estados, que se inicien en el territorio del otro Estado Contratante.

Las tarifas aplicadas por las aerolíneas en el ejercicio de los derechos de quinta libertad no podrán ser más bajos ni las condiciones tarifarias menos restrictivas que aquellas aplicadas por las aerolíneas que ejerzan derechos de tercera y cuarta libertad.

## ARTICULO 8

### Derechos Aduanales

(1) Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentas de todos los derechos aduanales, impuestos nacionales al consumo y cargos nacionales similares, así como :

- (a) Los siguientes artículos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante, en el territorio de la otra Parte Contratante :
  - (i) equipos y piezas componentes para reparación, mantenimiento y servicios ;
  - (ii) equipos y piezas componentes para el manejo de pasajeros ;
  - (iii) equipos y piezas componentes para embarcar carga ;
  - (iv) equipos de seguridad, incluyendo piezas componentes para ser incorporadas a equipos de seguridad ;
  - (v) material de instrucción y material didáctico para entrenamiento ;
  - (vi) documentos de las líneas aéreas y de los operadores ; y,
  
- (b) Los siguientes artículos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante, en el territorio de la otra Parte Contratante, o suministrados a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante :
  - (i) provisiones para aeronaves (incluyendo, pero sin limitarse a, artículos como alimentos, bebidas y tabaco), introducidos o embarcados en el territorio de la otra Parte Contratante ;
  - (ii) combustible, lubricantes y suministros técnicos gastables ;
  - (iii) piezas de repuesto, incluyendo motores ; y,
  
- (c) Equipos de computadoras y piezas componentes introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante, en el territorio de la otra Parte Contratante, con el fin de atender uno o más de los siguientes asuntos :
  - (i) reparación, mantenimiento y servicio de aeronaves ;
  - (ii) manejo de pasajeros en el aeropuerto o a bordo de aeronaves ;
  - (iii) embarque de carga en, o desembarque de carga desde aeronaves ;
  - (iv) realización de chequeos de seguridad de pasajeros o carga ;

VP

CA

a condición de que, en cada caso, estén destinados a ser usados a bordo de una aeronave, o dentro de los límites de un aeropuerto internacional con relación al establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por la línea aérea en cuestión.

(2) La exención de derechos aduanales, impuestos nacionales al consumo y cargos nacionales similares no se extenderá a cargos basados en el costo de servicios proporcionados a la(s) línea(s) designada(s) de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Puede requerirse que los equipos y suministros mencionados en el párrafo (1) de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o control de las autoridades competentes.

(4) Las exenciones dispuestas por este Artículo estarán también disponibles en situaciones donde la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante ha(n) establecido arreglos con otra(s) línea(s) aérea(s) para el préstamo o la transferencia al territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en el párrafo (1) de este Artículo, a condición de que tal(es) otra(s) línea(s) aérea(s) para el préstamo o la transferencia al territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en el párrafo (1) de este Artículo, a condición de que tal(es) otra(s) línea(s) aérea(s) disfrute(n) de manera similar de tales exenciones por parte de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO 9

### Seguridad de la Aviación

(1) Dado que el garantizar la seguridad de las aeronaves civiles, de sus pasajeros y de su tripulación es una condición preliminar fundamental para la operación de servicios aéreos internacionales, las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones una para con la otra de garantizar la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (y, en particular, sus obligaciones bajo el Convenio de Chicago, el 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 Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y cualquier otra convención relacionada con la seguridad de la aviación que esté pendiente de ratificación por las Partes Contratantes, forman parte integral del presente Acuerdo.

(2) Las Partes Contratantes suministrarán, cuando les sea requerida, toda la asistencia necesaria una para con la otra, con el fin de prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de tales 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 Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las Normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que son aplicadas por ellas, las Normas y Métodos Recomendados por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio de Chicago; y requerirán que los operadores de aeronaves matriculadas en ellas, así como los operadores que tienen su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales

disposiciones para la seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia a las Normas de seguridad de la aviación incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante en cuestión. Cada Parte Contratante proveerá información por adelantado a la otra acerca de su intención de notificar cualquier diferencia.

- (4) Cada Parte Contratante asegurará que se tomen medidas eficaces dentro de su territorio para proteger las aeronaves, realizar los chequeos de seguridad a los pasajeros y sus equipajes de mano, y efectuar los chequeos apropiados de la tripulación, de la carga (incluyendo los equipajes) y de las provisiones de la aeronave, antes de y durante el embarque de los pasajeros o la carga de los equipajes, y que estas medidas sean ajustadas para responder a aumentos en las amenazas. Cada Parte Contratante acepta que se pueda requerir de sus líneas aéreas que respeten las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo (3) y requeridas por la Otra Parte Contratante, para la entrada a, la salida de, o la permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante recibirá, también, favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de que se tomen medidas razonables de seguridad especial para responder a alguna amenaza particular.
- (5) Cuando ocurre un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilegales contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, o de los aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán una a la otra facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para poner fin a tal incidente o amenaza lo más rápidamente posible y con un riesgo mínimo para las vidas.

#### ARTICULO 10

##### Suministro de Estadísticas

La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante suministrará a la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante, y cuando ésta así lo solicite, aquellos estados periódicos o estadísticos que puedan ser requeridos razonablemente con el fin de determinar la cantidad de tráfico transportado por los servicios convenidos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la Parte Contratante mencionada al inicio de este Artículo.

#### ARTICULO 11

##### Transferencia de Ganancias Netas

Las líneas aéreas designadas, si así lo solicitaran, podrán convertir y remitir al país de su elección ingresos locales superiores a las sumas desembolsadas localmente. Se permitirá su pronta conversión y remesa sin restricciones, a la tasa de cambio aplicable vigente en el momento en que tales ingresos sean presentados para conversión y remesa, sin que éstos estén sujetos a ningún cargo, con excepción de los cargos normalmente cobrados por los bancos para realizar tales conversión y remesas.

## ARTICULO 12

(Ver anexo III del Memorandum de Entendimiento)

## ARTICULO 13

### Representación de las Líneas Aéreas y Ventas

Una línea aérea que:

- a) está constituida legalmente y tiene su principal centro de negocios en el territorio de una Parte Contratante; y,
- b) posee un Certificado de Explotación vigente, expedido por la autoridad aeronáutica de esa Parte Contratante;

puede:

- i) de acuerdo a las leyes y los reglamentos relativos a la entrada, la residencia y el empleo de la otra Parte Contratante, introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, a aquellos miembros de su propio personal gerencial, técnico, operativo u otro, que la línea aérea considere necesarios para el suministro de sus servicios aéreos;
- ii) utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opera en el territorio de la otra Parte Contratante ;
- iii) establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante ;
- iv) involucrarse en la venta y el mercadeo de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, sea directamente sea a través de agentes u otros intermediarios nombrados por la línea aérea. La línea aérea puede vender, y cualquier persona tendrá libertad para comprar, tal transporte en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. En lo que consiste a tales leyes y regulaciones, cada Parte Contratante podrá, sobre la base de reciprocidad y con un mínimo de retraso, otorgar los permisos de trabajo, visas de trabajo u otros documentos similares a los miembros del personal a que se refiere el párrafo i).

Para fines de lo permitido por las leyes nacionales, ambas Partes Contratantes podrán dispensar los permisos de trabajo necesarios o visas de trabajo u otros documentos similares para ciertos deberes y permisos temporales.



## ARTICULO 14

### Cambio de Equipo y Código Compartido

- (1) Para cualquier segmento, o segmentos de las respectivas rutas una aerolínea designada puede, durante cualquier vuelo continuo, cambiar de tipo de aeronave en cualquier punto de la ruta.
- (2) Al operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo, cada aerolínea designada podrá llegar a acuerdos de código compartido con una aerolínea de cualquier nacionalidad con la condición de que la última aerolínea sea titular de los derechos de tráfico y de ruta en cuestión.
- (3) Las prácticas citadas bajo el sub-párrafo (1) y (2) del presente artículo serán sujeto de autorización escrita por parte de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

## ARTICULO 15

### Cargos al Usuario

- (1) Ninguna Parte Contratante impondrá ni permitirá que se imponga a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante cargos al usuario superiores a los cargos impuestos a sus propias líneas aéreas que operan servicios aéreos internacionales similares.
- (2) Cada Parte Contratante incentivará la consulta en torno a los cargos al usuario entre sus autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas, utilizando las instalaciones y los servicios suministrados por estas autoridades recaudadoras, y cuando sea factible, por medio de las organizaciones representativas de estas líneas aéreas. Dentro de un plazo razonable, cualquier cambio propuesto en los cargos al usuario deberá ser notificados a los usuarios, con el fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se realicen dichos cambios. Además, cada Parte Contratante incentivará a sus autoridades recaudadoras competentes y a dichos usuarios para que intercambien información apropiada acerca de los cargos al usuario.

## ARTICULO 16

### Seguridad

- (1) Cada Parte Contratante puede requerir consultas en cualquier momento en torno a las normas de seguridad en cualquier área relativa a las tripulaciones aéreas, las aeronaves o su operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de un plazo de 30 días a partir del requerimiento.
- (2) Si después de tales consultas una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente, en cualquiera de esas áreas, normas de seguridad que sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante estas conclusiones, así como los pasos considerados necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esta otra Parte Contratante

tomará las medidas correctivas apropiadas. En caso de que la otra Parte Contratante no tome las medidas apropiadas dentro de un plazo de 15 días, o dentro de un plazo mayor si así se ha decidido, esto constituirá una base para aplicar el Artículo 5(1) de este Acuerdo (revocación o suspensión de las autorizaciones de operación).

(3) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, se acuerda que cualquier aeronave operada por la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante para servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, puede, mientras esté en territorio de la otra Parte Contratante, ser sometida a una inspección interior y exterior por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, con el fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y de sus equipos (llamada en este Artículo "inspección de rampa"), a condición de que esto no cause una demora irrazonable.

(4) Si cualquiera de estas inspecciones de rampa o series de inspecciones de rampa ocasiona :

(a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago, o

(b) Serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento eficaz y de administración de las normas de seguridad establecidas en ese momento en virtud del Convenio de Chicago,

la Parte Contratante que realiza la inspección tendrá libertad, para los efectos del Artículo 33 del Convenio de Chicago, de concluir que los requerimientos bajo los cuales el certificado o la licencia correspondiente a esa aeronave o a la tripulación de esa aeronave había sido expedido o validado, o que los requerimientos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales a, ni superan, las normas mínimas establecidas en conformidad con el Convenio de Chicago.

(5) En caso de que el acceso para los fines de la realización de una inspección de rampa de una aeronave operada por la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante, de acuerdo al párrafo 3 arriba mencionado, es negado por un representante de esa(s) líneas aérea(s), la otra Parte Contratante tendrá libertad de concluir que han surgido serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 anterior, y sacar las conclusiones referidas en dicho párrafo.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación para una(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte Contratante, en caso de que la primera Parte Contratante concluya, a raíz de una inspección de rampa, de una serie de inspecciones de rampa, de una negación de acceso para inspección de rampa, de una consulta, o por otra razón, que acciones inmediatas sean esenciales para la seguridad de operación de una línea aérea.

(7) Cualquier medida tomada por una Parte Contratante de acuerdo a los párrafos 2 ó 6 anteriores, será descontinuada una vez que deje de existir la razón por la cual se tomó dicha medida.

## ARTICULO 17

### Consultas y Modificaciones

Cada Parte Contratante puede, en cualquier momento, pedir consultas acerca de la ejecución, la interpretación, la aplicación o las enmiendas de este Acuerdo, o el cumplimiento con este Acuerdo. Tales consultas pueden efectuarse entre las autoridades aeronáuticas y empezarán dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante recibió una solicitud por escrito, a no ser que lo decidan de otro modo las Partes Contratantes.

Las Partes Contratantes acuerdan que el Cuadro de Rutas en el Anexo puede ser modificado después de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas a través de un arreglo administrativo.

## ARTICULO 18

### Arreglo de Diferencias

(1) Si surgiera cualquier diferencia entre las Partes Contratantes en torno a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán, primero, arreglarla mediante la negociación.

(2) Si las Partes Contratantes no logran arreglar la diferencia por medio de la negociación, pueden referir la misma a la persona o al organismo que ellas determinen, o someterla, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal de tres árbitros, el cual estará constituido de la siguiente manera :

(a) dentro de un plazo de 30 días a partir de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante nombrará a un árbitro. Un ciudadano de un tercer Estado, quien actuará como Presidente del tribunal, será nombrado como tercer árbitro, mediante acuerdo entre los dos árbitros, dentro de un plazo de 60 días a partir del nombramiento del segundo árbitro ;

(b) si dentro de los plazos especificados arriba, algún nombramiento no ha sido efectuado, cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que realice el nombramiento necesario dentro de los 30 días. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, se le pedirá al Vicepresidente que efectúe el nombramiento. Si el Vicepresidente tiene la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, se pedirá al Miembro de la Corte Internacional de la Justicia que le sigue en antigüedad y que no tiene la nacionalidad de una de las Partes Contratantes que realice el nombramiento.

(3) Con excepción de lo estipulado a continuación en este Artículo, o de lo acordado de otro modo por las Partes Contratantes, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción y



establecerá su propio procedimiento. Por indicación del tribunal, o a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, se efectuará una conferencia para determinar los asuntos precisos por arbitrar y los procedimientos específicos a seguir, dentro de un plazo no mayor de 30 días después de que el tribunal esté plenamente constituido.

(4) Salvo en el caso de que las Partes Contratantes decidan de otro modo o que lo prescriba el tribunal, cada Parte Contratante presentará un memorándum dentro de un plazo de 45 días después de que el tribunal esté plenamente constituido. Cada Parte Contratante puede someter una respuesta dentro de un plazo de 60 días a partir de la presentación del memorándum de la otra Parte Contratante. El tribunal tendrá una audiencia a solicitud de cualquier Parte Contratante, o a su discreción, dentro de un plazo de 30 días a partir de la entrega de las respuestas.

(5) El tribunal tratará de emitir una decisión por escrito dentro de un plazo de 30 días a partir de la realización de la audiencia o, si no se efectuara tal audiencia, dentro de 30 días a partir de la fecha de presentación de ambas respuestas. La decisión se tomará por mayoría de votos.

(6) Las Partes Contratantes pueden presentar solicitudes de clarificación de la decisión dentro de un plazo de 15 días a partir de su recepción, y tal clarificación será emitida dentro de (15) días a partir de la solicitud.

(7) La decisión del tribunal será obligatoria para las Partes Contratantes.

(8) Cada Parte Contratante cubrirá los costos del árbitro al que ha nombrado. Los demás costos del tribunal serán compartidos por igual por las Partes Contratantes, incluyendo cualesquiera otros gastos en los cuales haya incurrido el Presidente, el Vicepresidente o el Miembro de la Corte Internacional de Justicia para implementar los procedimientos contemplados en el párrafo (2)(b) de este Artículo.

## ARTICULO 19

### Terminación

Cualquier Parte Contratante puede, en cualquier momento, dar notificación por escrito a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación de la otra Parte Contratante, a no ser que la notificación sea retirada mediante acuerdo antes de que expire este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada como recibida 14 días después de recepción de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



ARTICULO 20

Entrada en Vigencia

Este Acuerdo así como cualquier otra enmienda que se introduzca al mismo entrará en vigencia en el momento en que ambas Partes se hayan notificado mutuamente, mediante canje de notas diplomáticas el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales, en la fecha de recepción de la segunda nota.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en cuatro originales de un mismo tenor y efecto, en los idiomas español, inglés, holandés y francés, en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_.

Por la Autoridad Aeronáutica de  
la República Dominicana

Por el Gobierno del Reino de Bélgica



## ANEXO II

### CUADRO DE RUTAS

#### Sección 1

Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) del Reino de Bélgica :

Puntos en el Reino de Bélgica - Puntos intermedios - Puntos en la República Dominicana - Puntos más allá.

#### NOTAS :

1. Los puntos intermedios o los puntos más allá pueden ser omitidos en cualquier vuelo, a condición de que el servicio empiece o termine en el Reino de Bélgica.
2. No se puede recoger ningún tráfico en un punto intermedio para ser desembarcado en el territorio de la República Dominicana para ser desembarcado en un punto más allá, y viceversa, salvo en aquellos casos que, ocasionalmente, puedan ser determinados conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Esta restricción se aplica, también, a todas las formas de tráfico con escala.

#### Sección 2

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

Puntos en la República Dominicana - Puntos intermedios - Puntos en el Reino de Bélgica - Puntos más allá.

#### NOTAS :

1. Los puntos intermedios o los puntos más allá pueden ser omitidos en cualquier vuelo, a condición de que el servicio empiece o termine en la República Dominicana.
2. No se puede recoger ningún tráfico en un punto intermedio para ser desembarcado en el territorio del Reino de Bélgica, o en el territorio del Reino de Bélgica para ser desembarcado en un punto más allá, y viceversa, salvo en aquellos casos que, ocasionalmente, puedan ser determinados conjuntamente por las autoridades de las Partes Contratantes. Esta restricción se aplica, también, a todas las formas de tráfico con escala.



**ANEXO III**

**Texto de la Cláusula Propuesta por la Delegación Belga bajo el título “Doble Imposición” (no aceptada por la Delegación Dominicana)**

*“Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital”.*

**Traducción de la cláusula al idioma español**

*“Cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad, liberará a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, de cualquier forma de impuestos o entradas o beneficios derivados de esas aerolíneas en el territorio de la Primera Parte Contratante por la operación de servicios aéreos internacionales, así como cualquier impuesto del volumen de venta o capital”.*



**ANEXO IV**

**DELEGACION DE LA REPUBLICA DOMINICANA**

**Lic. Vitelio Mejía Ortiz**  
**Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Presidente de la Delegación.**

**Angel S. García Alecont**  
**Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Delegado.**

**Coronel Piloto F.A.D Pedro A. Piña de los Santos**  
**Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Delegado.**

**Dra. Noris Hernández de Calderón**  
**Miembro de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Delegada.**

**Dra. Quisqueya Calderón**  
**Secretaria de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Delegada.**

**Licda. Francia Migdalia Adames Díaz,**  
**Encargada del Departamento Legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la**  
**República Dominicana,**  
**Delegada.**

**Luis A. Flores Mota**  
**Asesor de la Junta de Aeronáutica Civil de la República Dominicana,**  
**Observador.**



ANEXO IV

LISTADO DE LA DELEGACION BELGA

**Sr. André Van Hove**  
**Vice Director General**  
**Administración Aviación Civil**  
**Jefe de la Delegación.**

**Sr. Philippe De Clerck**  
**Ministro Relaciones Exteriores**  
**Director Servicio de Transporte**  
**Delegado.**

**Sr. Serge Barder**  
**Director de City Bird**  
**Delegado.**

**Sr. Juan Periche Vidal**  
**Cónsul de Bélgica en la**  
**República Dominicana**  
**Delegado.**

**Sr. Gustavo de Hostos**  
**Representante City Bird en**  
**Santo Domingo**  
**Observador.**

1/0

