

"ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL  
GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE  
AMERICA Y EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DOMINICANA"

DGAC.  
MECM  
GS  
fog.

"ACUERDO SOBRE TRÁFICO AEREO ENTRE EL

GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE

AMERICA Y EL GOBIERNO DE LA

REPUBLICA DOMINICANA"

Teniendo en cuenta la resolución firmada en fecha 7 de diciembre de 1944 en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago para la adopción de una forma común de acuerdos sobre rutas y servicios aéreos, y teniendo en cuenta la conveniencia de estimular y promover mutuamente el desarrollo de la transportación aérea entre los Estados Unidos de América y la República Dominicana, los dos Gobiernos signatarios de este acuerdo convienen en que el establecimiento y desarrollo de los servicios de transportación aérea entre sus respectivos territorios estarán regidos por las disposiciones siguientes :

ARTICULO 1

Cada parte contratante otorga a la otra los derechos especificados en el Anexo de este acuerdo, los cuales son necesarios para el establecimiento de las rutas y servicios aéreos, civiles e internacionales, descritos en aquél, sea que dichos servicios se inauguren de inmediato o en una fecha posterior, a opción de la parte contratante a la cual se otorguen los derechos.

ARTICULO 2

a) Cada uno de los servicios aéreos así descritos será

continúa...

puesto en funcionamiento tan pronto como la Parte Contratante a la cual, de acuerdo con el Artículo 1, se hayan otorgado los derechos con el fin de que designe una línea aérea o líneas aéreas para la ruta de que se trate, haya autorizado una línea aérea para que opere en dicha ruta. La Parte Contratante que otorgue los derechos estará, sin perjuicio de lo que se expresa en los Artículos 4 y 6 de este acuerdo, comprometida a dar el correspondiente permiso de funcionamiento a la línea aérea o a las líneas aéreas interesadas, siempre que a las líneas aéreas así designadas se les requiera antes de que se les permita comenzar las operaciones contempladas en este acuerdo, someterse a una calificación ante las autoridades aeronáuticas competentes de la Parte Contratante que otorgue los derechos, calificación hecha de acuerdo con las leyes y reglamentos que aplican normalmente estas autoridades, y siempre que en las áreas de hostilidades o de ocupación militar, o en las áreas afectadas por éstas, esa inauguración esté sujeta a la aprobación de las autoridades militares competentes.

### ARTICULO 3

A fin de prevenir prácticas discriminatorias y de asegurar la igualdad de tratamiento, ambas Partes Contratantes acuerdan lo siguiente:

- a) Cada una de las Partes Contratantes pueden establecer o permitir que se establezcan, gravámenes justos y razonables por el uso de los aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su control. Cada una de las Partes Contratantes conviene, sin embargo, que estos gravámenes no serán más altos que los que paga-

rían, por el uso de dichos aeropuertos y facilidades, sus naves aéreas nacionales que rindan servicios internacionales similares.

b) Al combustible, a los aceites lubricantes o a las piezas de repuesto introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o sus nacionales, y destinados exclusivamente al uso de las naves aéreas de las líneas aéreas de dicha Parte Contratante se les acordará, respecto de la imposición de derechos de aduana, honorarios de inspección u otros impuestos o gravámenes nacionales por la Parte Contratante en cuyo territorio vaya a entrarse, el mismo tratamiento de que disfrutaban las líneas aéreas nacionales y las líneas aéreas de la nación más favorecida.

c) El combustible, los aceites lubricantes, las partes de repuesto, el equipo regular y los depósitos de efectos aéreos mantenidos a bordo de las naves aéreas civiles de las líneas aéreas de una Parte Contratante que estén autorizadas a funcionar en las rutas y servicios descritos en el Anexo, serán exonerados, a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, o a la salida, de derechos de aduana, honorarios de inspección o derechos y gravámenes similares, aún cuando esos abastecimientos sean usados o consumidos por dichas naves aéreas en vuelos efectuados en aquel territorio.

ARTICULO 4.

a) Los certificados de navegabilidad, los certificados de

continúa.....

competencia y las licencias expedidos o validados por una Parte Contratante y los cuales estén todavía en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de funcionamiento en las rutas y servicios que se disponen en este Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los cuales se emitieron o validaron esos certificados o licencias fueren iguales o superiores a las normas mínimas que pudieran establecerse de conformidad con la Convención de Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho, sin embargo, de negar el reconocimiento, para fines de vuelo sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y de las licencias concedidos o sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

b) Las autoridades aeronáuticas competentes de cada una de las Partes Contratantes podrán solicitar consultas respecto de las normas y requisitos de seguridad relacionados con facilidades aeronáuticas, personal de vuelo, naves aéreas, y la operación de las líneas aéreas designadas que son mantenidos y administrados por la otra Parte Contratante. Si, después de dichas consultas, las autoridades aeronáuticas competentes de cualquiera de las dos Partes Contratantes encuentran que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra en forma eficaz las normas y requisitos de seguridad de esos campos que sean iguales o superiores a las normas mínimas que pudieran establecerse de conformidad con la Convención de Aviación Civil Internacional, notificarán a la otra Parte Contratante sobre el hecho y sobre las medidas que se consideran necesarias para que las normas y requisitos de seguridad de la otra Parte Contratante se cifran a normas por lo menos iguales o superiores a las normas mínimas que pudieran establecerse de confor-

midad con dicha Convención, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o revocar un permiso técnico en relación con una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer condiciones sobre tal permiso, en el caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas en un plazo de tiempo razonable.

#### ARTICULO 5

a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las naves aéreas utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales naves aéreas mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las naves aéreas de la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas naves aéreas a la entrada o a la salida del territorio de la primera parte, o mientras estén dentro de él.

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación, o la carga de las naves aéreas, tales como los reglamentos de entrada, despacho aduanero, inmigración, pasaporte, derechos aduaneros y cuarentena, serán cumplidos, personalmente ó a nombre de ellos, por dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, a la entrada o salida del territorio de la primera parte, o mientras se hallen dentro de él.

continúa.....

ARTICULO 6

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o revocar un certificado o permiso de cualquiera línea aérea designada por la otra Parte Contratante, en caso de que no esté satisfecha de que la verdadera propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea recaen en nacionales de la otra Parte Contratante o en caso de incumplimiento, por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de las leyes y reglamentos de la Parte Contratante sobre cuyo territorio funciona en la forma descrita en el Artículo 5 de este acuerdo, o en caso de que no reuna las condiciones bajo las cuales se conceden los derechos, de acuerdo con el presente convenio y su anexo.

ARTICULO 7

Este Acuerdo, y todos los contratos relacionados con él, serán registrados en la Organización Internacional de Aviación Civil.

ARTICULO 8

Los derechos y privilegios ya existentes, relativos a los servicios de transporte aéreo, que hayan sido otorgados anteriormente por alguna de las Partes Contratantes a una línea de la otra Parte Contratante, continuarán en vigor de acuerdo con su tenor.

Cualesquiera de las Partes Contratantes pueden notificar a la otra en cualquier tiempo su intención de poner fin al presente acuerdo. Esa notificación será enviada simultáneamente a la Organización Internacional de Aviación Civil. En caso de que se haga tal comunicación, este Acuerdo terminará 6 meses después de

la fecha de recibo de la notificación de cese, a menos que mediante acuerdo entre las Partes Contratantes, la referida comunicación sea retirada antes de la expiración de ese lapso. Si la otra Parte Contratante deja de acusar recibo, se considerará como recibida la notificación 14 días después de su recibo por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil.

#### ARTICULO 10

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar las rutas o condiciones descritas en el Anexo de este acuerdo, ella puede promover una consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes, debiendo iniciarse dicha consulta dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que se solicite. Cuando estas autoridades se pongan mutuamente de acuerdo sobre las nuevas o reformadas condiciones que afecten al Anexo, sus recomendaciones en la materia entrarán en vigor después que hayan sido confirmadas mediante un canje de notas diplomáticas.

#### ARTICULO 11

Salvo lo que en otro sentido se disponga en este acuerdo o en su anexo, cualquiera disputa entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este acuerdo o su anexo que no pueda ser ajustada mediante consulta, será sometida, para fines de informe consultivo, a un tribunal de tres árbitros, de los cuales cada Parte Contratante nombrará uno, y el tercero será nombrado mediante acuerdo de los dos árbitros así escogidos,

continúa.....

con tal de que ese tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de los dos meses de la fecha de la entrega por cualquiera de las partes a la otra Parte de una nota diplomática en la que se solicite el arbitraje de una disputa; y se llegará a un acuerdo sobre el tercer árbitro dentro del mes siguiente a dicho período de dos meses. Si no se llega a un acuerdo sobre el tercer árbitro, dentro de la indicada limitación de tiempo, se llenará la vacante así producida mediante el nombramiento de una persona escogida por el Presidente del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil. Las autoridades ejecutivas de las Partes Contratantes desplegarán sus mejores esfuerzos, de acuerdo con los poderes de que estén investidos, para implantar la opinión expresada en dicho informe consultivo. Cada parte costeará la mitad de los gastos del tribunal de arbitraje.

#### ARTICULO 12.

Este acuerdo junto con las disposiciones de su anexo, entrará en vigor el día en que sea firmado.

En fe de lo cual los abajo firmados, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente acuerdo.

Hecho en Ciudad Trujillo, hoy día ~~19 de junio de 1949~~, en dos originales, en los idiomas inglés y español, cada uno de los cuales será igualmente auténtico.

Firmado :

Por la REPUBLICA DOMINICANA : Virgilio Díaz Ordóñez,  
Secretario de Estado de Relaciones Exteriores.

Por los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA : Ralph H. Ackerman,  
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario.

"ANEXO DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL  
GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y EL GOBIERNO  
DE LA REPUBLICA DOMINICANA.

1.- A las líneas aéreas de los Estados Unidos autorizadas de acuerdo con el presente convenio se les otorgan derechos de tránsito y de parada fuera de tráfico en la República Dominicana, así como el derecho de recoger y descargar tráfico internacional en pasajeros, carga y correspondencia, por separado o en combinación, en las siguientes rutas, en ambas direcciones :

De los Estados Unidos vía puntos intermedios a Santo Domingo, y más allá a puntos en el Caribe y en América del Sur.

2.- A las líneas aéreas de la República Dominicana autorizadas de acuerdo con el presente convenio se les otorgan derechos de tránsito y de parada fuera de tráfico en los Estados Unidos, así como el derecho de recoger y descargar tráfico internacional en pasajeros, carga y correspondencia, por separado o en

combinación, en las siguientes rutas, en ambas direcciones :

- 1) De la República Dominicana a Miami,
- 2) De la República Dominicana a San Juan, Puerto Rico,
- 3) De la República Dominicana a Nueva York.

Sin perjuicio de lo que expresan otras disposiciones del presente Acuerdo y de este Anexo, puntos intermedios entre la República Dominicana y Nueva York no podrán ser servidos por la línea aérea o líneas aéreas que designe la República Dominicana.

3.- Las partes contratantes convienen lo siguiente :

A.- Las naves aéreas de ambas Partes Contratantes que operen en las rutas descritas en el anexo de dicho acuerdo disfrutarán de justas e idénticas oportunidades para funcionar en dichas rutas

B.- La capacidad de transporte ofrecida por las naves aéreas de ambos países debería tener una estrecha relación con los requisitos de tráfico.

C.- Cuando funcionen en secciones comunes de las líneas principales, las naves aéreas de las Partes Contratantes deberían tener en cuenta sus intereses recíprocos de manera que no afecten indebidamente sus servicios respectivos.

D.- Los servicios atendidos, por una nave aérea de acuerdo con este convenio y su anexo tendrán como principal objetivo la disposición de capacidad adecuada para las necesidades de tráfico entre el país a que pertenezca dicha nave aérea y el país de último destino en el tráfico.

continúa.....

E.- El derecho de embarcar y desembarcar, en puntos del territorio del otro país, tráfico internacional destinado a terceros países, o procedente de ellos, en un punto o puntos especificados en este Anexo, será aplicado de acuerdo con los principios generales de desenvolvimiento ordenado que practican ambos gobiernos, y estará sujeto al principio general de que la capacidad tendrá relación:

- 1) Con los requisitos de tráfico entre el país de origen y los países de destino.
- 2) Con los requisitos de funcionamiento completo de líneas aéreas ; y
- 3) Con los requisitos de tráfico del área a través de la cual pase la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios locales y regionales.

4.- Los cambios introducidos por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas preindicadas, excepto aquellos que cambien los puntos servidos por estas líneas aéreas en el territorio de la otra Parte Contratante, no serán considerados como modificaciones del anexo. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes pueden, por tanto, proceder unilateralmente a hacer tales cambios, siempre que, sin embargo, la notificación de cualquier cambio se haga sin demora a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas últimas autoridades aeronáuticas consideran que en lo relativo a los principios enunciados en la sección 3 del presente Anexo, los interesados de su línea aérea o de sus líneas

aéreas son perjudicados por el funcionamiento de la línea aérea o de las líneas aéreas de la primera Parte Contratante en el tráfico entre el territorio de la segunda Parte Contratante y el nuevo punto del territorio del tercer país, las autoridades de ambas Partes Contratantes se consultarán con el propósito de llegar a un acuerdo satisfactorio .

Los puntos de cualquiera de las rutas especificadas pueden, a opción de las líneas aéreas designadas, ser omitidos en cualquier vuelo, o en todos los vuelos. Los servicios aéreos realizados en cada una de las rutas aéreas especificadas, pueden ser realizados vía puntos intermedios y en ambas direcciones."

5.- Sin perjudicar el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes de imponer las condiciones uniformes en cuanto al uso de aeropuertos e instalaciones de aeropuertos que estén en consonancia con el Artículo 15 de la Convención de Aviación Civil Internacional, ninguna de las Partes Contratantes podrá unilateralmente imponer restricciones a la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante respecto de capacidad, frecuencia, horarios o tipo de nave aérea que se utilice en relación con los servicios en cualquiera de las rutas especificadas en los párrafos 1 y 2 de este Anexo. En el caso de que una de las Partes Contratantes opine que las operaciones realizadas por una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante no han estado en consonancia con las normas y principios enunciados en el párrafo 3 de este Anexo, podrá solicitar que se celebren consultas para fines de examinar las operaciones del caso y determinar si están o no en

consonancia con dichas normas y principios.

6.- La línea aérea o líneas aéreas designadas incluyendo líneas aéreas recién designadas) de cada una de las Partes Contratantes deberán presentar al Gobierno de la otra parte, para fines de información su (s) horario (s) propuesto (s) por lo menos treinta días antes de la (s) fecha (s) en que dicho (s) horario (s) entre (n) en vigor, a menos que la otra parte permita un plazo menor de notificación. Ninguno de los dos Gobiernos demorarán o negarán la entrada en vigor de los horarios propuestos de una línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra parte.

7.- Si después de un período razonable de operaciones bajo los horarios, cualesquiera de los dos Gobiernos opina que el servicio de la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra parte no está (n) en consonancia con la letra y el espíritu de los subpárrafos B, C, D. y E. del párrafo 3 del Anexo al Acuerdo sobre Transporte Aéreo, y quiere objetar contra el (los) servicio (s), deberá comunicar al otro Gobierno por escrito las bases de su objeción.

8.- El otro Gobierno tendrá un plazo de treinta días dentro del cual podrá comunicar por escrito su desacuerdo con la posición del Gobierno que presentó la objeción. Al recibo de tal notificación, los dos Gobiernos concertarán arreglos para celebrar consultas oficiales para fines de un examen a posteriori de las operaciones en la ruta o rutas en cuestión. Se permitirá que las operaciones

motivo de la objeción continúen, en funcionamiento en espera de la conclusión de tales consultas.

9.- Si el otro Gobierno, dentro de un plazo de treinta días después del recibo de la comunicación del Gobierno que presenta la objeción a que se hace referencia en el párrafo 7 anterior, no comunica su desacuerdo con la posición del Gobierno que presenta la objeción, este último estará en libertad de tomar las medidas que estime necesarias y apropiadas para que los servicios en cuestión se ciñan a los subpárrafos B, C, D, y E del párrafo 3 del Anexo al Acuerdo.