

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE FINLANDIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DOMINICANA**

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Finlandia (en lo adelante, "las Partes");

Siendo partes integrantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para firma en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando promover sus relaciones mutuas en el campo de la Aviación Civil y arribar a un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre y fuera de sus respectivos territorios;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Deseando garantizar el más alto grado de protección y seguridad internacional en los servicios aéreos internacionales, y reafirmando su seria preocupación acerca de los hechos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o propiedades, afectando negativamente la operación de los servicios aéreos, y perjudicando la confianza pública en la seguridad de la Aviación Civil;

Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público que viaja y envía paquetes, una variedad de opciones de servicios, y deseando motivar el desarrollo de las aerolíneas individuales e implementar precios innovadores y competitivos,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para el propósito del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de Finlandia, las autoridades de Aviación Civil, y en el caso de República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y cualquier persona u organismo autorizado a desarrollar cualesquiera funciones ejercidas en la actualidad por dichas autoridades aeronáuticas o funciones similares.
2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos, y cualquier enmienda al Acuerdo o a sus Anexos;
3. "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, incluyendo algunas modificaciones al mismo que han entrado en vigor bajo el Artículo 94 del Convenio y han sido ratificadas por ambas Partes;
4. "Aerolínea Designada" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
5. "Tarifa" significa algunas tarifas, tasas o cargos al transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluyendo correo) en el servicio aéreo, incluyendo transportación terrestre en conexión con transportación aérea internacional, si corresponde, aplicadas por las aerolíneas, incluyendo a

sus representantes, y la condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifas, tasas o cargos.

6. "Servicio Aéreo", "Servicios Aéreos Internacionales", "Aerolínea" y "Parada sin fines comerciales" tienen el significado especificado en el Artículo 96 del Convenio;
7. "Territorio", en relación a un Estado, significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a la misma, y el espacio aéreo por encima de ellos, bajo la soberanía de dicho Estado;
8. "Cargos al usuario" significa los cargos aplicados a las aerolíneas por el uso de instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea, por uso de instalaciones y relativas a la seguridad de la aviación, incluyendo facilidades y servicios relacionados y ;
9. "Tratados UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2 **Otorgamiento de Derechos**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos, con respecto a los servicios aéreos internacionales:
 - a. el derecho a sobrevolar su Territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas en su Territorio para fines no comerciales;
2. Cada una de las Partes concede a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo, para la realización de los servicios aéreos internacionales acordados en las rutas especificadas en el Anexo a este Acuerdo. Dichos servicios y rutas son llamados en lo adelante "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente. Mientras estén realizando un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada una de las Partes disfrutará(n), en adición a los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados en el Anexo para esa ruta, con el objetivo de abordar o desabordar tráfico internación de pasajeros, carga y correo, de forma separada o en combinación.

Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo 1 arriba, también serán garantizados a las aerolíneas no designadas de cada Parte.
3. Cada aerolínea designada podrá, al momento de operar un servicio acordado en una ruta especificada, en cualquiera o todos los vuelos y a su opción:
 - a. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
 - c. Brindar servicios en puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - e. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto dentro de las rutas;

- f. Brindar los servicios en puntos anteriores a cualquier punto o puntos en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y anunciar dichos servicios al público.
- g. Hacer escalas en cualquiera de los puntos, dentro o fuera del territorio de la otra Parte;
- h. Transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- i. Combinar tráfico en la misma aeronave sin importar dónde se origina dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún derecho de transportar tráfico permitido bajo este Acuerdo, siempre y cuando el servicio se ofrezca en un punto dentro del territorio de la Parte que designa la aerolínea.

4. En cualquier segmento o segmentos de las rutas antes mencionadas, cualquier aerolínea designada podrá realizar transporte aéreo internacional, sin ninguna limitación en cuanto a cambios en cualquier punto de la ruta, en tipo o cantidad de aeronaves operadas.
5. Ninguna disposición en este Acuerdo deberá ser considerada como que confiere a una aerolínea o aerolíneas de una de las Partes, el derecho de embarcar en el Territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo a cambio de remuneración o contrato, con destino hacia otro punto en el Territorio de esa otra Parte.

Artículo 3 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar una aerolínea o aerolíneas con el propósito de operar los servicios acordados, y para retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones deberán ser hechas por escrito y transmitidas a la otra Parte por los canales diplomáticos, y deberán identificar el alcance al que la aerolínea está autorizada, para realizar el tipo de transporte aéreo especificado en el presente Acuerdo.
2. Tras la recepción de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y manera especificadas en las autorizaciones de operaciones y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las autorizaciones de explotación pertinentes con la mínima demora en los procedimientos, siempre y cuando:
 - a) en el caso de una aerolínea designada por Finlandia:
 - (i) esté establecida en el territorio de Finlandia bajo los Tratados de la UE y tenga una Licencia de Operación válida de conformidad con las leyes de la Unión Europea; y
 - (ii) un el control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercicio sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, y la Autoridad Aeronáutica relacionada esté claramente identificada en la designación;
 - b) En el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:
 - (i) esté establecida en el territorio de la República Dominicana y posea una Licencia de Operación válida de conformidad con las leyes aplicables en la República Dominicana; y

(ii) la República Dominicana tenga y mantenga un control regulatorio efectivo de la aerolínea.

c) la aerolínea designada esté cualificada para cumplir las condiciones previstas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales, por parte de la Parte que considera la solicitud o solicitudes.

3. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá en cualquier momento poner en operación los servicios acordados, siempre que esté cualificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas por la Parte que recibe la designación, para la operación de transporte aéreo internacional.

Artículo 4 **Revocación de Autorización**

1. Cualquiera de las Partes tiene el derecho a revocar, suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos a una aerolínea designada por la otra Parte, cuando:

a) en el caso de una aerolínea designada por Finlandia:

(i) no esté establecida en el territorio de Finlandia bajo los Tratados de la Unión Europea o no tenga una Licencia de Operación válida, de conformidad con las leyes de la Unión Europea; o

(ii) no sea ejercido o mantenido un control regulatorio efectivo de la aerolínea por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación;

b) en el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:

(i) no esté establecida en el territorio de la República Dominicana y no posea Licencia de Operación válida de conformidad con las leyes aplicables en la República Dominicana; o

(ii) la República Dominicana no mantenga un control regulatorio efectivo de la aerolínea; o

c) dicha aerolínea haya fallado en el cumplimiento de las leyes y regulaciones a las que se hace referencia en el Artículo 5 de este Acuerdo.

2. A menos que sea esencial la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, para prevenir futuras infracciones de las leyes y / o regulaciones, tal derecho será ejercido solamente después de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas consultas deberán iniciar en un plazo de quince (15) días, a partir de la fecha en que sean requeridas, a menos que de otro modo sea convenido entre las Partes

Artículo 5
Aplicación de Leyes y Regulaciones

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de una aeronave destinada a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aerolíneas de la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, miembros de la tripulación, carga o correo, tales como los trámites relativos a entrada, salida, emigración e inmigración, aduanas, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de la tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras permanezcan dentro de dicho territorio.
3. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes, y que no salgan del área del aeropuerto reservada para tales propósitos, deberán estar sujetos solo a un control simplificado, excepto en lo que concierne a las medidas de seguridad contra actos de violencia, tráfico de narcóticos y piratería aérea.
4. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia a su propia aerolínea o a ninguna otra aerolínea, por encima de una aerolínea designada de la otra Parte dedicada a la operación de servicios aéreos internacionales similares, en cuanto a la aplicación de sus regulaciones relativas a inmigración, aduanas, cuarentena y otras relacionadas.

Artículo 6
Exención de Impuestos, Aranceles de Aduanas y otros Cargos

1. La aeronave operada en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de una Parte, al igual que su equipo regular, piezas de repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, suministros de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave, deberá estar exento de todos los derechos aduanales y otros aranceles de importación, honorarios de inspección y otras cargas e impuestos similares al momento de llegar al territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto y suministros se mantenga a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados, usados o consumidos por dicha aeronave en sus vuelos sobre ese territorio.
2. Estarán igualmente exentos de los mismos impuestos, aranceles aduanales, tarifas y cargos referidos en el párrafo 1 de este Artículo, a excepción de cargos basados en el costo del servicio prestado:
 - a) las provisiones embarcadas en el territorio de una Parte, dentro de límites razonables, con la intención de ser consumidos a bordo de una aeronave en el momento de su salida, destinada a los servicios aéreos internacionales acordados por la aerolínea designada de la otra Parte.
 - b) piezas de repuesto, incluyendo motores, introducido en el territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de una aeronave destinada al servicio aéreo internacional de una aerolínea designada de la otra Parte.

- c) lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o suplidos en el territorio de una Parte destinados a ser suministrados a las aeronave operada en los servicios acordados por la línea aérea designada de la otra Parte, aun cuando dichos suministros vayan a ser usados en la parte de vuelo viaje fuera del territorio de la Parte; fuera del territorio de la Parte primeramente mencionada, en cuyo territorio son tomados a bordo;
 - d) documentación de la aerolínea, tales como billetes y guías aéreas, así como materiales publicitarios y promocionales, dentro de límites razonables, destinados al uso de una aerolínea designada de una Parte, e introducidos en el territorio de la otra Parte.
3. Los materiales a los que se hace referencia en el párrafo 2 de este Artículo, podrán ser requeridos para supervisión o control de aduanas.
 4. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales, suministros y piezas de repuestos mantenidos a bordo de la aeronave operada por una línea aérea designada de una Parte, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte solo con la aprobación de las autoridades aduanales de esa otra Parte. En tal caso, estos deberán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades aduanales durante todo el tiempo, hasta que sean re-exportadas o puestas bajo un procedimiento de aduanas aprobado de conformidad con las regulaciones aduanales.
 5. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes, deberán estar exentos de impuestos, aranceles, derechos aduanales, honorarios y otros impuestos similares no basados en el costo de los servicios a la llegada o salida.
 6. Las exenciones dispuestas por este Artículo también deberán ser válidas en situaciones donde las líneas aéreas designadas de una Parte, hayan llegado a un acuerdo con otra línea aérea, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte, de los artículos mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, siempre que la otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones de esa otra Parte.
 7. Nada en este Acuerdo impedirá que Finlandia imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles aduanales, honorarios o cargos al combustible suministrado en su territorio para uso en la aeronave de un operador aéreo designado por la República Dominicana, que opere entre un punto en el territorio de Finlandia hacia otro punto en el territorio de Finlandia o el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

Artículo 7

Disposiciones en cuanto a Capacidad

1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa, para que las aerolíneas designadas de ambas Partes puedan competir en la oferta y venta de los servicios aéreos internacionales cubiertos por este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada, determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, en función de las consideraciones comerciales del mercado.
3. Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves

explotadas por una aerolínea designada de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, requisitos técnicos, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

4. Ninguna Parte impondrá a las aerolíneas designadas de la otra Parte, un derecho ~~de preferencia~~, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico, que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.
5. Cada Parte podrá requerir a las aerolíneas designadas de la otra Parte, la presentación de sus programas de vuelo o planes operativos. Los trámites administrativos con este propósito deben ser reducidos al mínimo, y todas las solicitudes deberán ser tramitadas con prontitud por las autoridades aeronáuticas respectivas.

Artículo 8 **Tarifas**

1. Cada una de las Partes permitirá que las tarifas por servicios aéreos bajo este Acuerdo, sean establecidas libremente por las aerolíneas designadas, basadas en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a) prevenir prácticas o tarifas irrazonablemente discriminatorias.
 - b) proteger a los consumidores contra tarifas excesivamente altas o restrictivas fruto del abuso de una posición dominante; y
 - c) proteger a las aerolíneas en lo concerniente a tarifas bajas artificialmente derivadas del apoyo gubernamental o subsidios directos o indirectos.
2. Cada Parte podrá requerir a las autoridades aeronáuticas, notificación o presentación de las tarifas aplicadas desde su territorio por las aerolíneas designadas de la otra Parte. La presentación o notificación hecha por, o en nombre de las aerolíneas designadas, podrá ser requerida no más de 30 días antes de la fecha propuesta para que las tarifas sean efectivas. En casos individuales, la solicitud será permitida en un plazo más corto que el normalmente requerido. Ninguna de las Partes deberá requerir la notificación o presentación por parte de la aerolínea de la otra Parte, de los precios cargados por los chárteres al público, salvo que sean requeridos sobre una base no discriminatoria para propósitos informativos.
3. Excepto como pueda preverse de otra manera en este Artículo, ninguna de las Partes tomará acción unilateral para prevenir la entrada en vigencia o continuidad de una tarifa aplicada o por aplicarse por una línea aérea designada ~~de cualquiera~~ de las Partes para
4. Si una de las Partes considera que la tarifa propuesta a ser cobrada por una aerolínea designada de la otra Parte para el transporte aéreo internacional, es inconsistente con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte sobre las razones de su insatisfacción tan pronto como sea posible. Estas consultas serán llevadas a cabo no más de treinta (30) días después de haberse recibido la solicitud correspondiente, y las Partes deberán colaborar en asegurar la información necesaria para una solución

razonable del asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo en lo concerniente a las tarifas por las que fue enviada la nota de insatisfacción, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para la puesta en vigencia de dicho acuerdo. De no llegar a un acuerdo mutuo, la tarifa previa existente continuará en efecto.

Artículo 9

Ventas y Representación de la Aerolínea

1. La aerolínea(s) designada(s) de cada una de las Partes, tendrá(n) el derecho a establecer y mantener en el territorio de la otra Parte, dentro del marco de las leyes y regulaciones vigentes, tantas oficinas, personal administrativo, comercial y técnico como sean necesarios para sus requerimientos.
2. La(s) aerolínea(s) designada(s) de las Partes podrá(n) vender libremente los servicios de transporte aéreo utilizando sus propios documentos de transporte en los territorios de ambas Partes, sea directamente o a través de un agente, en la moneda local, o en cualquier moneda de libre convertibilidad. Cada Parte deberá abstenerse de restringir el derecho de una aerolínea designada de la otra Parte de vender, y a cualquier persona de comprar, dicho transporte.
3. Cada Parte otorgará a la aerolínea designada de la otra Parte, el derecho a convertir y transferir al país de su elección, los excedentes de los ingresos de sumas localmente desembolsadas. Estas transferencias deberán ser permitidas a la tasa de cambio aplicada vigente al momento de que los ingresos son presentados para su conversión y remisión, y no deberán ser objeto de ningún cargo, limitación o retraso, con excepción de los cargos y procedimientos bancarios normalmente aplicables a tales transferencias.

Artículo 10

Asistencia en Tierra

Cada aerolínea designada tendrá el derecho de proveer su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, o de otra manera, de contratar esos servicios, sea completos o en parte, a su opción, con cualquiera de los suplidores autorizados para suministrar los mismos. Cuando las leyes y reglamentos aplicables a los servicios en tierra en el territorio de una Parte, imposibiliten o limiten a una línea aérea designada, ya sea la libertad de auto-asistirse, o de contratar fuera estos servicios, cada línea aérea designada recibirá un trato no discriminatorio en cuanto a su acceso a los servicios de auto-asistencia y servicios de asistencia en tierra prestados por un suplidor o suplidores.

Artículo 11

Cargos al Usuario

1. Ninguna de las Partes deberá imponer o permitir que le sean impuestas a las aerolíneas designadas de la otra Parte, tasas de usuarios más altas, u otras condiciones menos favorables que las impuestas a sus propias aerolíneas que operan servicios aéreos internacionales.
2. Las tasas de usuarios impuestas por los organismos competentes de cada una de las Partes a las aerolíneas de la otra Parte, deberán ser justas, razonables y no discriminatorias.

3. Cada Parte fomentará consultas entre las autoridades competentes de su territorio y las aerolíneas que utilizan sus servicios e instalaciones, relativas a las tasas de usuarios.

Artículo 12 **Seguridad Operacional**

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en cualquier momento, consultas relativas a las normas sobre seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operación de las aeronaves. Tales consultas deberán realizarse dentro de los treinta (30) días luego de presentada la solicitud.
2. Si después de celebradas tales consultas, una de las Partes concluye que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente, las normas y requerimientos de seguridad en los aspectos que se mencionan en el párrafo 1 de este Artículo, de manera que satisfagan las normas mínimas establecidas vigentes de conformidad con el Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte las conclusiones correspondientes y las medidas que se consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas de la OACI. La otra Parte podrá adoptar las medidas correctivas dentro de un plazo acordado.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además, que toda aeronave operada por, o en representación de una aerolínea de una de las Partes que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de inspección por los representantes autorizados de esa otra parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que los equipos de la aeronave y sus condiciones cumplan con las normas en vigor establecidas en el Convenio.
4. Cuando sea esencial adoptar acciones urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una aerolínea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de operación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte.
5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 de este Artículo, deberá ser descontinuada una vez dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.
6. Con referencia al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir los estándares establecidos en el Convenio una vez culminado el período acordado, se deberá notificar del hecho al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este último también deberá ser notificado cuando se produzca la solución satisfactoria de dicha situación.
7. Cuando una Parte haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte bajo este Artículo deberán aplicarse equitativamente, en lo que respecta a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por parte del tercer Estado, y con respecto de la autorización de operación de esa aerolínea.

Artículo 13
Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1ro. de marzo de 1991, así como de cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.
2. Las Partes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. En sus relaciones mutuas, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y señaladas como Anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos internacionales situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda que podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil que se mencionan en el párrafo 3 que antecede, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Para la entrada, salida o permanencia en el territorio de Finlandia, le será requerido a los operadores de las aeronaves, que apliquen adecuadamente las disposiciones sobre seguridad de la aviación, de conformidad con lo establecido por la ley de la Unión Europea. Cada Parte deberá velar porque medidas adecuadas, sean aplicadas efectivamente dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, artículos en equipaje de mano, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves, antes y durante el abordaje o la carga. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o

instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de poner término rápidamente y en forma segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. En caso de que no se llegue a un Acuerdo satisfactorio dentro de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, esto constituirá motivo para negar, revocar, limitar, o imponer condiciones en la autorización de operación y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas designadas por esa Parte. Cuando una emergencia lo justifique, una de las Partes podrá tomar medidas transitorias previo a la expiración de los quince (15) días previamente referidos. Cualquier medida tomada de conformidad con este párrafo, deberá ser descontinuada una vez que la otra Parte haya cumplido con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

Artículo 14 ***Servicios Multimodales***

No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, se permitirá a las aerolíneas designadas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, utilizar sin restricciones, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie terrestre para la carga, con destino u origen en cualquier punto de los territorios de las Partes, o en terceros países, incluido el transporte con origen y destino en todos los aeropuertos con instalaciones y servicios de aduana, e incluido, cuando corresponda, el derecho a transportar carga en depósito bajo control de aduana, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportada en la superficie terrestre o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros del aeropuerto. Las líneas aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien hacerlo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie es operado por otras compañías aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales de carga podrán ofrecerse a una tarifa única que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se genere confusión a los agentes de envío sobre los aspectos concernientes a dicho transporte.

Artículo 15 ***Competencia Leal***

Cada Parte deberá, en el lugar en que sea necesario, tomar todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción, para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de una aerolínea designada de la otra Parte.

Artículo 16 ***Consultas y Solución de Controversias***

1. En un espíritu de estrecha cooperación las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas a la implementación, interpretación, aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo o conformes a este Acuerdo. Dichas consultas deberán iniciar dentro de un plazo de sesenta

(60) días a partir de la fecha de recibida dicha solicitud, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

2. Cualquier controversia que pueda surgir entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no pueda ser resuelta mediante consultas, excepto aquellas referentes a los Artículos 12 (Seguridad Operacional) y 13 (Seguridad de la Aviación) podrán, a solicitud de cualquiera de las Partes, ser sometidas a un mediador o a un panel de solución de controversias. Dicho mediador o panel podrán ser utilizados para una mediación, determinación del fondo de la controversia o para recomendar medidas correctivas o una resolución de la controversia.
3. Las Partes convendrán de antemano los términos de referencia del mediador o del panel, los principios o criterios guías y las condiciones de acceso al mediador o al panel. Las Partes también preverán, de ser necesario, establecer medidas provisionales y la posibilidad de la participación de cualquiera de las Partes que pueda estar afectada directamente por la controversia, teniendo en consideración el objetivo y la necesidad de un proceso simple, adecuado y rápido.
4. El mediador o los miembros del panel podrán ser designados de una lista de expertos en aviación debidamente calificados, mantenida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La selección del experto o expertos deberá ser completada dentro de los quince (15) días de haber sido recibida la solicitud de un mediador o panel. Si las Partes no se ponen de acuerdo sobre la selección del experto o expertos, dicha selección podrá ser remitida al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto utilizado para este mecanismo, deberá ser adecuadamente competente en el asunto general de la controversia.
5. La mediación deberá ser completada dentro de los sesenta (60) días a partir de la contratación del mediador o del panel, y si corresponde, toda determinación y recomendación deberá pronunciarse dentro de los sesenta (60) días de la contratación del experto o los expertos. Las partes pueden convenir de antemano, en que el mediador o el panel podrían otorgar medidas provisionales a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso se pronunciaría una determinación inicial.
6. Las Partes cooperarán de buena fe en fomentar la mediación y aplicación de la decisión o determinación del mediador o del panel, a menos que convengan de antemano en quedar obligadas por dicha decisión o determinación. Si las Partes convienen de antemano, en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán esos hechos para la resolución de la controversia.
7. Los costos de este mecanismo serán estimados al inicio y distribuidos en proporciones iguales, pero con la posibilidad de su re-distribución conforme a la decisión final.
8. El presente mecanismo se aplica sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consulta, del uso ulterior del arbitraje, o de la terminación del Acuerdo en virtud de lo establecido en el Artículo 19.

9. Cuando se elige el método de arbitraje, dicho arbitraje será llevado a cabo por un Tribunal de tres árbitros. Cada Parte Contratante nombrará uno de ellos y el tercero será nombrado por acuerdo entre los dos árbitros seleccionados. Cada Parte Contratante designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia por ese Tribunal, y llegarán a un acuerdo sobre el tercer árbitro en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes Contratante no designa a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días, o si no hay acuerdo respecto al tercer árbitro dentro del plazo indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre al o los árbitros, según sea requerido por el caso. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, se le podrá solicitar al Vicepresidente del Consejo de la OACI, nacional de un tercer estado, hacer los nombramientos necesarios. En dicho caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer estado, y actuará como Presidente del Tribunal de Arbitraje. Los párrafos 5 al 7 anteriores de este Artículo, también serán aplicados para el arbitraje.

Artículo 17 **Enmiendas**

1. Si cualquiera de las Partes considera conveniente modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá solicitar consultas con la otra Parte. Dichas consultas deberán iniciar dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que ambas Partes acuerden una extensión de dicho plazo. Cualquier enmienda acordada en estas consultas deberá ser aprobada por cada una de las Partes, de conformidad con sus procedimientos legales, y entrarán en vigor el primer día del segundo mes siguiente a que las Partes hayan sido notificadas a través de los canales diplomáticos, de que se han cumplido los debidos procedimientos.
2. No obstante las disposiciones del anterior párrafo 1 de este Artículo, cualquier enmienda a los Anexos de este Acuerdo podrá ser acordada entre las autoridades aeronáuticas de las Partes, y entrará en vigencia en la fecha convenida por dichas Autoridades, sujeto a sus regulaciones y leyes nacionales.

Artículo 18 **Acuerdos Multilaterales**

Si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entra en vigor respecto a ambas Partes, las disposiciones de tal acuerdo prevalecerán. Las Consultas de conformidad con el artículo 16 del presente Acuerdo, podrán ser celebradas con el fin de determinar el grado en que el presente Acuerdo es afectado por las disposiciones de dicho acuerdo multilateral

Artículo 19 **Terminación**

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. En dicho caso, el presente Acuerdo expirará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que se retire dicha notificación mediante acuerdo entre las Partes antes de concluir el plazo indicado. Si la otra Parte no acusa recibo de la notificación, se considerará que la notificación ha sido recibida, catorce (14) días después de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 20
Registro ante la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo, serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha en que se reciba la última notificación escrita por la vía diplomática, mediante las cuales las Partes se hayan notificado mutuamente que han completado todos los procedimientos constitucionales internos, requeridos para la entrada en vigor del mismo.

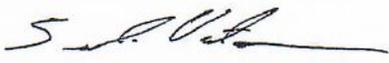
EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo, en dos originales en idioma inglés.

HECHO en la ciudad de Santo Domingo, el 24 de octubre del año 2016, en 4 originales, en los idiomas inglés, español, finlandés y sueco, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencias de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**


Miguel Vargas
Ministro de Relaciones Exteriores

**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DE FINLANDIA**


Samuli Virtanen
Secretario de Estado del Ministerio de
Relaciones Exteriores

ANEXO
al Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de
Finlandia
y el Gobierno de la República Dominicana

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas ~~que~~ que podrán ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República Dominicana, en ambas direcciones:

Puntos de Origen	Puntos intermedios	Puntos de Destino	Puntos Más allá
Cualquier punto en la República Dominicana	Cualesquiera puntos	Cualquier punto en Finlandia	Cualquier punto

La(s) aerolínea(s) designada(s) de la República Dominicana podrán, en cualquier momento, ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o en los puntos más allá. Dichos puntos intermedios y más allá podrán ser elegidos y modificados libremente por las aerolíneas de la República Dominicana, y la aerolínea deberá notificarlo debidamente a las autoridades aeronáuticas de Finlandia.

2. Rutas que que podrán ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de Finlandia, en ambas direcciones:

Puntos de Origen	Puntos intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Cualquier punto en Finlandia	Cualesquiera puntos	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualesquier punto

La(s) aerolínea(s) designada(s) de Finlandia podrán, en cualquier momento, ejercer los derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o en los puntos más allá. Dichos puntos intermedios y más allá podrán ser elegidos y modificados libremente por las aerolíneas de Finlandia, y la aerolínea deberá notificarlo debidamente a las autoridades aeronáuticas de República Dominicana.

3. Cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá, sujeto a las leyes y regulaciones de la Parte que la designa, ejercer el derecho de concertar arreglos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacios o acuerdos de código compartido, con:

- (a) Una aerolínea o aerolíneas establecida(s) en el territorio de cualquiera de las Partes; y
- (b) Una aerolínea o aerolíneas de una tercera Parte. En caso de que el tercer país no autorice o permita arreglos similares entre las aerolíneas designadas de la otra Parte y otras aerolíneas que ofrezcan servicios, hacia, desde y vía ese tercer país, las Partes tendrán el derecho de no aceptar tales acuerdos.

Sin embargo, las anteriores disposiciones están sujetas a la condición de que:

- (a) las aerolíneas que operen bajo dichos acuerdos, posean los derechos de tráfico correspondientes, y
- (b) Todas las aerolíneas cumplan los requerimientos normalmente aplicados a dichos acuerdos, en lo que respecta a información a usuarios y procedimientos de presentación.

OPERACIONES NO REGULARES O CHÁRTER

Cada Parte deberá otorgar sobre la base de la reciprocidad, pronta aprobación para la realización de las operaciones no regulares o chárter, de las compañías de servicios aéreos chárter debidamente autorizadas por la otra Parte, de conformidad con la legislación de cada una de las Partes y las disposiciones de este Acuerdo, relativas a los cargos a las aerolíneas, oportunidades de negocios, leyes y regulaciones, licencias y certificados, seguridad operacional y seguridad de la aviación, las cuales serán aplicadas a dichos servicios en su totalidad.

ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deben, a solicitud, suministrar o procurar que las aerolíneas designadas entreguen informes estadísticos periódicos para determinar el monto de tráfico transportado por las aerolíneas designadas bajo los servicios acordados.

HORARIO DE VUELOS

1. Una Parte podrá solicitar notificación o presentación de horarios de vuelos de la(s) línea(s) aéreas designadas de cada una de las Partes. Dicha notificación o presentación puede ser requerida en un plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días previos a la realización de los servicios acordados. El mismo procedimiento deberá ser aplicado a cualquier modificación de dichos horarios.
2. Una Parte puede requerir, para los vuelos suplementarios que la línea aérea designada de la otra Parte desee operar fuera del itinerario de vuelos aprobado en los servicios acordados, que dicha aerolínea solicite, de conformidad con las leyes nacionales y regulaciones de las Partes, la autorización previa de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, con al menos quince (15) días previos a la operación de dichos vuelos. El mismo procedimiento deberá ser aplicado en caso de cualquier modificación de dichos itinerarios.