

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

ÍNDICE

PREÁMBULO

ART. 1	Definiciones
ART. 2	Concesión de Derechos
ART. 3	Designación y Autorización
ART. 4	Retención, Revocación y Limitación de la Autorización
ART. 5	Aplicación de las Leyes
ART. 6	Actividades Comerciales
ART. 7	Reconocimiento de Certificados
ART. 8	Seguridad Operacional
ART. 9	Seguridad de la Aviación
ART. 10	Seguridad de los Documentos de Viaje
ART. 11	Cargos al usuario
ART. 12	Derechos de Aduana
ART. 13	Competencia Leal
ART. 14	Capacidad
ART. 15	Tarifas
ART. 16	Código Compartido y Acuerdos de Cooperación
ART. 17	Vuelos Chárter
ART. 18	Asistencia en Tierra
ART. 19	Estadísticas
ART. 20	Consultas
ART. 21	Solución de Controversias
ART. 22	Enmiendas
ART. 23	Registro en la OACI
ART. 24	Acuerdos Multilaterales
ART. 25	Terminación
ART. 26	Entrada en vigor
Anexo	Cuadro de Rutas

PREÁMBULO

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

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO celebrar un Acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre y Más Allá de sus respectivos territorios;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales;

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

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de aviación civil;

HAN ACORDADO lo siguiente:

ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

A los efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil; y en el caso de la República Cooperativa de Guyana, el Ministro responsable de la Aviación Civil; o en ambos casos cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;
2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas al mismo;
3. "capacidad" es la cantidad de servicios prestados en virtud del Acuerdo, generalmente medida en el número de vuelos, asientos y toneladas de carga ofrecidos en un mercado, semanalmente o durante otro período específico.
4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan sido adoptadas por ambas Partes;
5. "cargos al usuario": significa las tasas impuestas a las líneas aérea por las autoridades competentes o autorizadas por ellas para el suministro de bienes e instalaciones aeroportuarias, la navegación aérea o la seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones o los servicios relacionados para las aeronaves, pasajeros y carga;
6. "Línea Aérea Designada" significa una línea aérea o líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
7. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
8. "Parte" se refiere a un Estado que ha convenido formalmente en obligarse por el presente Acuerdo;

9. "tarifas" significa el precio que debe pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones en las que se aplican dichos precios, incluidos los precios y comisiones de agencias y otros servicios auxiliares;
10. Los términos "Territorio" y "Soberanía", a los efectos del presente Acuerdo, tendrán el significado establecido en los Artículos 2 y 1 del Convenio, como sigue:

Territorio: se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ella que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de ese Estado.

Soberanía: los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

11. "transporte aéreo", significa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de remuneración o alquiler;
12. "transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se embarcan en el territorio de un Estado tienen como destino otro Estado;
13. "transporte aéreo intermodal" significa el transporte público por aeronave y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de remuneración o alquiler;
14. "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tendrán el significado que se les atribuye, respectivamente, en el Artículo 96 del Convenio;

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo con el propósito de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
 - a. el derecho a sobrevolar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas para fines no comerciales en su territorio;
 - c. El derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados en el Anexo, pasajeros, equipaje y carga, incluido el correo, por separado o en combinación, con destino o procedencia de puntos en el territorio de la primera Parte; y
 - d. los demás derechos especificados en este Acuerdo.
2. Nada de lo dispuesto en el Párrafo 1 de este Artículo se considerará que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo transportados a cambio de remuneración o alquiler y destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas conforme al Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1 a) y b) de este Artículo.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o

modificar dicha designación, y a comunicarlo por escrito a la otra Parte por los canales diplomáticos.

2. Al recibir dicha designación, y las solicitudes de la Línea Aérea Designada, en la forma y manera prescritas para la autorización de operación, la otra Parte otorgará las autorizaciones apropiadas con la menor demora procesal, siempre que:
 - a. la línea aérea está establecida en el territorio de la Parte que la designa y tiene su lugar principal de negocios en dicho territorio;
 - b. el control regulatorio efectivo de esa línea aérea corresponde a la Parte que designa a la línea aérea.
 - c. la Parte que designa a la línea aérea cumple con las normas establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
 - d. la Línea Aérea Designada está calificada para cumplir con las demás condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación o designaciones.
3. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de conformidad con este Artículo, podrá operar total o parcialmente los servicios acordados para los que haya sido designada, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

ARTÍCULO 4 RETENCIÓN, REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de revocar, suspender, limitar o imponer condiciones, temporal o permanentemente, a las autorizaciones de operación o permisos técnicos a los que se refiere el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las Partes, si:

- a. la línea aérea no está establecida en el territorio de la Parte que la designa y no tiene su lugar principal de negocios en dicho territorio;
- b. el control regulatorio efectivo de esa línea aérea no está conferido por la Parte que designa a la línea aérea;
- c. la Parte que designa a la línea aérea no cumple con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
- d. la línea aérea designada no está calificada para cumplir con otras condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de transporte aéreo internacional, por la Parte que recibe la designación.

ARTÍCULO 5 APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte;
2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, miembros de la tripulación y carga, incluido el correo, tales como los relacionados con migración, aduanas, moneda, salud 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 se encuentren dentro de ese territorio.

ARTÍCULO 6 ACTIVIDADES COMERCIALES

1. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, comercial, de ventas, operativo, técnico y otro personal especializado que se requiera para la operación de los servicios acordados.
2. Estos requerimientos de personal podrán, a elección de las líneas aéreas designadas de cada Parte, ser cubiertos por su propio personal o a través de los servicios de cualquier organización, compañía o línea aérea que preste servicios en el territorio de la otra Parte y que esté autorizada a prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte.
3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte, y de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte, sobre la base de la reciprocidad y con el mínimo de demora, otorgará las autorizaciones de empleo, visas de visitante o cualquier otro documento similar necesarios a los representantes y al personal al que se refiere el Párrafo 1 de este Artículo.
4. En términos de reciprocidad y sobre la base de la no discriminación en relación con cualquier otra línea aérea que opere en tráfico internacional, las líneas aéreas designadas de las Parte tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en el territorio de las Partes, ya sea directamente o a través de agentes, en cualquier moneda, de conformidad con la legislación vigente en cada una de las Partes.
5. Cada línea aérea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, previa solicitud, al tipo de cambio oficial, el exceso de ingresos sobre los gastos obtenidos en relación con el transporte de tráfico. En ausencia de disposiciones apropiadas de un acuerdo de pagos entre las Partes, la transferencia mencionada anteriormente se realizará en monedas convertibles y de conformidad con las leyes nacionales y las regulaciones cambiarias aplicables.
6. La conversión y transferencia de tales ingresos se permitirán sin restricciones al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes que estén vigente en el momento en que dichos ingresos se presenten para su conversión y transferencia y no estarán sujetos a ningún cargo, excepto los que normalmente efectúan los bancos para llevar a cabo dicha conversión y transferencia y las leyes que normalmente se aplican a dicha transferencia.

ARTÍCULO 7 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o validados por una Parte y aún en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte a los efectos de la operación de los servicios acordados, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se hayan expedido o hecho válidos dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen o pueden establecerse de conformidad con el Convenio.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, emitido por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio, y cuya diferencia se haya presentado ante la Organización de Aviación Civil

Internacional; la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de negarse a reconocer, a los efectos de los vuelos sobre su propio territorio o aterrizaje en el mismo, los certificados de competencia y las licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 8 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte, en áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la operación de aeronaves. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.
2. Si, tras dichas consultas, una Parte determina que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, normas de seguridad operacional en cualquiera de esas áreas que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; la primera Parte notificará a la otra Parte esas conclusiones y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a esas normas mínimas de la OACI, y que la otra Parte adoptará las medidas correctivas apropiadas dentro de un plazo acordado. La falta de adopción de las medidas apropiadas dentro del plazo acordado será motivo para la aplicación del Artículo 4 (Retención, Revocación y Limitación de Autorización) de este Acuerdo.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte, en servicio hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause un retraso irrazonable en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, la concesión de licencias a su tripulación, y que el equipo de la aeronave y el estado de la aeronave se ajustan a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.
4. Si dicha inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa da lugar a:
 - a. serias preocupaciones de que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumpla las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
 - b. serias preocupaciones de que exista una falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la Parte que lleve a cabo la inspección tendrá libertad, de acuerdo con el Artículo 33 del Convenio, de concluir que los requisitos en virtud de los cuales se ha expedido o hecho válidos el certificado o las licencias respecto de esa aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave, o que los requisitos con arreglo a los cuales se opera esa aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.
5. En caso de que el representante de esa línea aérea niegue el acceso con el fin de realizar una inspección en pista de una aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte de conformidad con el párrafo (3) anterior, la otra Parte tendrá libertad para inferir que surgen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo (4) anterior y extraer las conclusiones mencionadas en ese párrafo.

6. Cuando la acción urgente sea esencial para garantizar la seguridad de una operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.
7. Toda medida adoptada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, deberá ser discontinuada una vez la base por la que se tomó esa acción deje de existir.

ARTÍCULO 9 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 constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, o cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes se adhieran.
2. Las Partes de prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, y de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la Seguridad de la Aviación Civil.
3. Cada Parte, en sus relaciones mutuas, actuará de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; exigirá que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves establecidos en su territorio, y los operadores de aeropuertos de su territorio actúen de conformidad con las disposiciones de Seguridad de la Aviación aplicables a las Partes. En consecuencia, cada Parte informará a la otra Parte de cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas de Seguridad de la Aviación de los Anexos mencionados anteriormente. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias, que se celebrarán de conformidad con el Artículo 20 (Consultas) de este Acuerdo.
4. Cada Parte acuerda que dichos operadores de aeronaves podrán ser obligados a observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada, salida desde y mientras se encuentren dentro del territorio de esa otra Parte. Cada Parte garantizará que las medidas adecuadas son efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y artículos de mano, así como los almacenes de carga y de aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de hacer frente a una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones

y otras medidas adecuadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación, de que sus Autoridades Aeronáuticas lleven a cabo una evaluación en el Territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que estén llevando a cabo, o se proyecte implementar por los operadores de aeronaves con respecto a los vuelos que lleguen o salgan del Territorio de la primera Parte. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de garantizar que las evaluaciones se realicen de forma expedita.
7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de dicha solicitud de cualquiera de las Partes. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de una Línea Aérea Designada o Líneas Aéreas de esa Parte. Cuando así lo exija una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, una Parte podrá adoptar medidas provisionales en cualquier momento.

ARTÍCULO 10 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte acuerda tomar medidas para garantizar la seguridad de los pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte acuerda establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimo de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por ella o en su nombre.
3. Cada Parte también acuerda establecer o mejorar procedimientos para garantizar que los documentos de viaje expedidos sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.
4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento actual de la OACI sobre este tema.
5. Cada Parte conviene además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

ARTÍCULO 11 CARGOS AL USUARIO

1. Los aeropuertos, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios relacionados que se proporcionen en el territorio de una Parte estarán disponibles para su uso por las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea que use servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se acuerda el uso de los mismos.

2. Las tasas y otros cargos por el uso de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y de otro tipo, así como cualquier cargo por el uso de instalaciones de navegación aérea, instalaciones de comunicación y servicios, se establecerán de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte.

ARTÍCULO 12 DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves que operan los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada de cualquier Parte, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros de combustibles y lubricantes (incluidos fluidos hidráulicos) y almacenes de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas, licores, tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) llevados a bordo, dicha aeronave estará exenta de todos los derechos de aduana, tasas de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que se reexporten o se utilicen a bordo de la aeronave en la parte del viaje que se realizará sobre ese territorio.
2. También estarán exentos de los mismos impuestos y derechos, excepto la compensación por el servicio prestado, los siguientes conceptos:
 - a. suministros a bordo en el territorio de la otra Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de esa Parte, para el consumo a bordo de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte;
 - b. piezas de repuesto introducidas en el territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte; lubricantes para el suministro de aeronaves operadas por líneas aéreas designadas por la otra Parte y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en la que hayan embarcado, y billetes impresos, cartas de porte aéreo, cualquier material que lleve el emblema de la línea aérea impreso, material publicitario uniforme y normal distribuido gratuitamente por las líneas aéreas designadas.
 - c. el equipo ordinario de abordaje, así como los materiales y suministros a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes no se descargarán en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán estar bajo vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.
 - d. las exenciones previstas en este Artículo también se aplicarán en caso de que cualquier línea aérea designada de las Partes haya celebrado acuerdos con otras líneas aéreas en arrendamiento o transferencia en el territorio de la otra Parte, y otros artículos de equipo estándar mencionados en este Artículo, siempre que la otra línea aérea o líneas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte.
 - e. los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquier Parte y su equipaje estarán sujetos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana y otros impuestos y gravámenes aplicables a las importaciones.
 - f. las exenciones previstas en el presente Artículo se concederán con arreglo a los procedimientos establecidos por la normativa aduanera.

ARTÍCULO 13 COMPETENCIA LEAL

Cada línea aérea designada tendrá una oportunidad justa y no discriminatoria para operar las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, bajo las leyes de competencia de las Partes.

ARTÍCULO 14 CAPACIDAD

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada de la otra Parte determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.
2. Ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, en condiciones uniformes y consistentes con el Artículo 15 del Convenio.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán exigir a la(s) línea aérea(s) designada(s) de la otra Parte que presenten, al menos 30 días antes de la inauguración de servicios nuevos o modificados, horarios de vuelo que contengan la información relativa al tipo de servicio y su frecuencia, el tipo de aeronave a utilizar y los horarios de vuelo en cada punto.

ARTÍCULO 15 TARIFAS

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a. prevenir prácticas o tarifas discriminatorias;
 - b. proteger a los consumidores en relación con tarifas excesivamente elevadas o restrictivas derivadas del abuso de posición dominante;
 - c. proteger a las líneas aéreas con respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de apoyo o subvenciones gubernamentales directas o indirectas.
2. Las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán exigir a los transportistas notificar a la otra Parte las tarifas aplicables a esas líneas aéreas. Dicha notificación deberá efectuarse por lo menos treinta (30) días antes de la oferta inicial de la entrada en vigor de una tarifa, según lo indicado por las autoridades, ya sean electrónicas o de otro tipo, en que se ofrezca. En casos especiales, el período puede reducirse.
3. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:
 - a. tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
 - b. las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;
 - c. las prácticas en cuestión tienen un efecto económico grave o causan un daño significativo a las líneas aéreas designadas de la otra Parte; y
 - d. el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.

4. En caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no esté satisfecha con una tarifa propuesta o vigente para una línea aérea de la otra Parte, las autoridades aeronáuticas procurarán resolver el asunto a través de consultas, si así lo solicita cualquiera de las autoridades. En cualquier caso, la autoridad aeronáutica de una Parte no tomará medidas unilaterales para impedir la entrada en vigor o el mantenimiento de una tarifa de una línea aérea de la otra Parte.
5. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de una Parte proporcionarán, previa solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte la información relativa al establecimiento de las tarifas, en la forma y formato especificados por dichas autoridades.

ARTÍCULO 16 CÓDIGO COMPARTIDO Y ACUERDOS DE COOPERACIÓN

1. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos comerciales tales como cooperación de empresas conjuntas, bloqueo de espacios, acuerdos de código compartido con:
 - a. una línea aérea o líneas aéreas de cualquier Parte;
 - b. una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
 - c. a condición de que todas las líneas aéreas que participen en tales acuerdos: 1) tengan la autorización correspondiente y, 2) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.
2. En caso de acuerdo de código compartido, la línea aérea comercializadora deberá, con respecto a cada billete vendido, asegurarse de que se aclare al comprador en el punto de venta, qué línea aérea operará realmente cada sector del servicio y con qué línea aérea o líneas aéreas el comprador está entrando en una relación contractual.
3. Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, firmados por las líneas aéreas designadas de ambas Partes, incluidas las líneas aéreas en terceros países como código compartido, bloqueo de espacio, uso de equipos (arrendamiento de intercambio de aeronaves, chárter, etc.), a condición de que dichos acuerdos estén sujetos a los requisitos y procedimientos de aprobación de cada Parte.
4. Se requiere que las líneas aéreas sometan a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes para aprobación, cualquier acuerdo de cooperación propuesto al menos treinta (30) días antes.

ARTÍCULO 17 VUELOS CHARTÉRS

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a transportar en tráfico internacional, pasajeros tipo chárter (y su equipaje acompañante) y/o carga (incluyendo, pero no limitado a una combinación de pasajero / carga).
2. Cada Parte, sujeto a reciprocidad, deberá responder dentro de los plazos establecidos por las autoridades de las Partes, sin demora, las solicitudes de operaciones no regulares o chárter realizadas por las líneas aéreas debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de Leyes, Concesión de Derechos, Reconocimiento de Certificados y Licencias, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Cargos de Usuario, Derechos de Aduana, Estadísticas y Consultas y todos los demás Artículos importantes de este Acuerdo, incluidos las tasas de impuestos locales, también se aplicarán a los vuelos no regulares

o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 18 ASISTENCIA EN TIERRA

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cuando operen en su territorio, sobre la base de la reciprocidad y cuando estén disponibles, realizar su propia asistencia en tierra ("autoasistencia") y, a su elección, hacer que la totalidad o parte de esos servicios sean prestados por uno o más proveedores debidamente autorizados. Cuando las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales de cada Parte limiten o impidan la autoasistencia, cada Parte tratará a una línea aérea designada de manera no discriminatoria en relación con los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o más proveedores debidamente autorizados.
2. El ejercicio de los derechos previstos en el apartado 1) estará sujeto únicamente a las limitaciones físicas u operacionales derivadas de consideraciones de seguridad o protección aérea en el aeropuerto.

ARTÍCULO 19 ESTADÍSTICA

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, previa solicitud, las estadísticas periódicas u otras que sean razonablemente necesarias.

ARTÍCULO 20 CONSULTAS

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas por escrito relacionadas con la interpretación, aplicación, implementación, enmienda o cumplimiento de este Acuerdo.

ARTÍCULO 21 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Cualquier controversia que surja entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, excepto las que puedan surgir en virtud de los Artículos 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la aviación), las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes procurarán, en primer lugar, resolverla mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no logran llegar a una solución mediante negociación, la controversia se resolverá por vía diplomática.
3. Si las Partes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos 1 y 2 anteriores, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno que será nombrado por cada Parte y el tercero que será acordado por los dos árbitros nombrados antes y el tercer árbitro que no sea nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte nombrará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de cualquier Parte en la otra Parte de las notas diplomáticas que soliciten el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será acordado dentro de los sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no nombra su propio árbitro dentro de los sesenta (60) días o si el tercer árbitro no se acuerda en el período establecido, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe uno o más árbitros.

ARTÍCULO 22 ENMIENDA

1. Cualquier enmienda al presente Acuerdo acordada por las Partes entrará en vigor en la fecha en que las Partes se hayan informado mutuamente por

escrito, por vía diplomática, el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 anterior, cualquier modificación del Anexo del presente Acuerdo será acordada entre las Autoridades Aeronáuticas y surtirá efecto en la fecha que determinen dichas Autoridades.

ARTÍCULO 23 REGISTRO

El presente Acuerdo y cualquier modificación del mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24 ACUERDOS MULTILATERALES

Si ambas Partes se convierten en partes en un acuerdo multilateral que aborde asuntos cubiertos por este acuerdo, se consultarán para determinar si este acuerdo debe revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 25 TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes podrá notificar en cualquier momento a la otra Parte su decisión de terminar el presente Acuerdo. Esta notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se da dicha notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo antes de la expiración de ese período. Si la parte no acusa recibo de dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 26 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la notificación de recepción por vía diplomática, de la notificación que las Partes cumplen con los requisitos constitucionales internos para tal fin.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

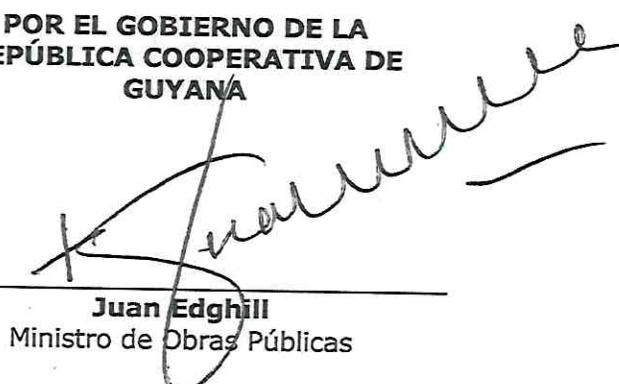
HECHO en Georgetown, Guyana, el día primero de junio de 2023, en duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación de este Acuerdo, prevalecerá la versión en inglés.

**POR EL GOBIERNO DE
REPÚBLICA DOMINICANA**



Roberto Álvarez
Ministro de Relaciones Exteriores

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA COOPERATIVA DE
GUYANA**



Juan Edghill
Ministro de Obras Públicas

ANEXO
Cuadro de Rutas

Sección I

Rutas a ser operadas por las líneas aéreas designadas por la República Dominicana:

Puntos en República Dominicana	Puntos intermedios Cualquier punto	Puntos en Guyana	Puntos Más allá Cualquier punto
--------------------------------	---------------------------------------	------------------	------------------------------------

Sección II

Rutas que serán operadas por las líneas aéreas designadas por Guyana:

Puntos en Guyana	Puntos Intermedios Cualquier Punto	Puntos en República Dominicana	Puntos Más allá Cualquier punto
------------------	---------------------------------------	--------------------------------	------------------------------------

Notas:

Los derechos de tráfico de la séptima libertad solo se permiten para el servicio de carga.

1. Las rutas pueden ser operadas en cualquier dirección.
2. Las líneas aéreas designadas de las Partes podrán, en cualquiera o todos los vuelos:
 - a. omitir escala en cualquiera de los puntos antes mencionados, siempre que los servicios acordados en estas rutas comiencen en el punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea;
 - b. combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
 - c. transferir el tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto; y
 - d. servir a los puntos intermedios, más allá de los puntos y puntos en los territorios de las Partes en cualquier orden.
 - e. sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico permitido en virtud de este Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios de carga, el servicio sirva a un punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea.
 - f. El ejercicio de los derechos de tráfico en los puntos intermedios y posteriores especificados en la lista de rutas anexas al presente Acuerdo está sujeto a la negociación y aprobación de sus Autoridades Aeronáuticas.