

**Antonietta Nevola de Marra**  
*Intérprete Judicial del Juzgado de Primera Instancia  
del Distrito Nacional,  
Santo Domingo, República Dominicana*



*Yo, ANTONIETTA NEVOLA DE MARRA, Intérprete Judicial del Juzgado de Primera Instancia, del Distrito Nacional, debidamente juramentada para el ejercicio de mis funciones, CERTIFICO: Que he traducido un documento escrito e inglés, cuya versión en español es la siguiente:*

**Apéndice 13**

## **Acuerdo de Servicios Aéreos**

**entre**

**El Gobierno de la República de la India**

**y**

**El Gobierno de la República Dominicana**

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

Siendo Partes del Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de  
Diciembre de 1944;

Deseosos de promover servicios internacionales de transporte aéreo entre sus respectivos territorios;

Deseando promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre aerolíneas, y

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales  
y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que  
ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, afectando negativamente el funcionamiento de los  
servicios aéreos y socavando la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:



## **Artículo 1** **Definiciones**

A los efectos de este Acuerdo, a menos que el contexto de manera contraria lo disponga, el término:

(1) "autoridades aeronáuticas" significa, para cada parte la autoridad o autoridades notificadas por escrito de vez en cuando por una Parte a la otra Parte;

(2) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus anexos y sus modificaciones;

(3) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil, abierta a la firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier modificación que entrara en vigor en virtud del artículo 94(a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o modificación del mismo adoptado bajo el Artículo 90 de la Convención, en la medida que los anexos o enmiendas sean, en cualquier momento dados, efectivos para ambas Partes;

(4) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "escala para fines de no-tráfico", tendrá el mismo significado que se les asigna en el artículo 96 de la Convención;

(5) "aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada mediante el artículo 3 (designación y autorización de aerolíneas) de este Acuerdo;

(6) "tarifa" significa cualquier tarifa, precio o cargo para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (excluyendo correo) en servicios de transporte aéreo cobrados por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones de la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargos;

(7) "territorio" tiene el mismo significado que se le asignan en el artículo 2 de la Convención;

(8) "cargos a los usuarios": una tasa aplicada a las aerolíneas para el suministro de aeropuertos, navegación aérea o las instalaciones de seguridad de la aviación o servicios, incluidos los servicios relacionados e instalaciones para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros, equipaje y carga.



**Artículo 2**  
**Concesión de Derechos**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo para el propósito de establecer servicios aéreos internacionales programados en las rutas especificadas en el la sección correspondiente o parte del anexo del presente Acuerdo. Dichos servicios y rutas en lo adelante se llamarán "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada una de las Partes disfrutan de los siguientes derechos:

(a) sobrevolar sin aterrizar a través de la territorio de la otra Parte;

(b) hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines de no-tráfico, y

(c) cuando operen un servicio acordado en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo al presente Acuerdo, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte también gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte tráficos Intencionales siendo pasajeros de y carga, incluyendo correo, por separado o en combinación.

3. La(s) aerolínea (s) de cada Parte, que no sean las designadas en el artículo 3 de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en las cláusulas (a) y (b) del párrafo (2) del presente artículo.

4. Ninguna parte del párrafo (2) del presente artículo se considerará que confiere a la(s) aerolínea(s) de una Parte, el privilegio de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga, incluyendo correo destinado a otro punto en el territorio de dicha otra Parte.

5. Si por circunstancias especiales e inusuales, una aerolínea designada de una Parte no es capaz de operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte deberá utilizar sus mejores esfuerzos para facilitar la continuidad del funcionamiento de dicho servicio a través de adecuados de reordenación temporal de las rutas que se decidan de mutuo acuerdo entre las Partes.

6. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de uso de las vías aéreas, aeropuertos y otros servicios proporcionados por la otra Parte sobre una base no discriminatoria.



**Artículo 3**  
**Designación y Autorización de Aerolíneas**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una aerolínea o aerolíneas con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas y retirar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones se harán por escrito y se transmitirán a la otra Parte por vía diplomática y determinará si la aerolínea está autorizada a realizar el tipo de servicio aéreo especificado en el anexo.

2. Tras la recepción de dicha designación y la aplicación por parte de la(s) aerolínea(s) de cualquiera de las Partes, en la forma y en la manera prescrita para ese propósito, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte concederán la autorización operativa apropiada con el mínimo retardo de procedimiento, previsto que:

(a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea estén en manos de la Parte que designe a la aerolínea o a sus nacionales;

(b) la aerolínea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de transporte aéreo internacional servicios de la Parte que considere la solicitud, y

(c) la parte que designe a la aerolínea mantenga y el haga cumplir las normas establecidas en el artículo 9 (Seguridad) y Artículo 10 (Protección de la Aviación).



**Artículo 4**  
**Revocación o Suspensión de Autorización de Operación**

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar o suspender la autorización de operación otorgada a una aerolínea designada por la otra Parte o imponer las condiciones que estime necesarias en los casos donde:

(a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no estén en manos de la otra Parte o sus nacionales;

(b) que la aerolínea haya fallado en cumplir con las leyes y reglamentos que se refiere el Artículo 6 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo, o

(c) la otra Parte no esté cumpliendo y administrando las normas establecidas en el Artículo 9 (Seguridad).

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar que persista el incumplimiento con las cláusulas (b) y (c) del párrafo 1 del presente artículo, los derechos establecidos en este artículo se ejercerán solamente después de consultar con la otra Parte.

3. Este artículo no limita los derechos de una Parte a negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación de una aerolínea de la otra Parte de conformidad con las disposiciones del Artículo 10 (Protección de la Aviación).



**Artículo 5**  
**Los Principios que gobiernan los Servicios Acordados**

1. Habrá oportunidades justas e iguales para las aerolíneas designadas de ambas Partes de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
2. La capacidad de ser proporcionada y la frecuencia de los servicios a ser operados por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada una de las Partes deberá ser acordada de común acuerdo entre ambas partes.
3. Cualquier aumento en la capacidad a ser proporcionado y la frecuencia de los servicios a ser operados por las aerolíneas designadas de cada Parte será objeto de un acuerdo entre ambas Partes. Si estuviere pendiente dicho acuerdo o convenio, la capacidad y derechos de frecuencia ya vigentes prevalecerá.
4. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de cada Parte deberán tener derecho a operar cualquier número de servicios de toda-carga entre los territorios de cada uno con cualquier tipo de aeronave con total derecho de tráfico de libertad 3ro., 4to, y 5to, sin tener en cuenta los puntos especificados en el Programa de Rutas anexo al presente Acuerdo. Tales servicios toda-carga podrán ser también operados en virtud de acuerdos de cooperación comercial, como el código compartido, espacios bloqueados, etc., con cualquier otra aerolínea(s), incluida las compañías aéreas de terceros países.



## **Artículo 6**

### **Aplicación de las Leyes**

1. Durante el ingreso o la salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la operación y navegación de aeronaves deberán cumplirse con las aerolíneas designadas de la otra Parte.
2. Durante el ingreso o la salida del territorio de una Parte, sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, equipaje, tripulación o carga en los aviones (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, protección de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, saneamiento y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por o en nombre de dichos pasajeros, tripulaciones y los expedidores de carga de la aerolínea designada de la otra Parte.
3. Ninguna de las Partes deberá dar la preferencia a sí misma o a cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada de la otra Parte que participe en servicios aéreos internacionales similares en el aplicación de las leyes y reglamentos y procedimientos previstos en el presente artículo.
4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de Partes que no salgan de las áreas del aeropuerto reservada para tales fines, estarán sujetas a no más que un simple control, salvo cuando se trate de medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea, el control de estupefácticos, etc.



## **Artículo 7**

### **Cargos del Usuario**

1. Los cargos a los usuarios que pueden ser impuestos por las autoridades competentes de cada Parte en la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte serán justos, razonables, no discriminatorios, y repartidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios. Dichos cargos del usuario se evaluarán sobre la aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte en términos no menos favorables que las condiciones a disposición de cualquier otra aerolínea en el momento de la evaluación de los cargos.

2. Los cargos del usuario impuestos a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte podrán reflejar, pero no deberán exceder, el costo total a las autoridades competentes de cargos de la prestación apropiada del aeropuerto, el medio ambiente, la navegación aérea y las instalaciones de seguridad de la aviación y servicios en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Dichos costo totales pueden incluir un beneficio razonable en activos, luego de la depreciación. Las instalaciones y servicios para los cuales se aplica un cargo se facilitarán de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte alentará a la realización de consultas entre las autoridades competentes de cargos en su territorio y a la(s) aerolínea(s) designada(s), utilizando los servicios e instalaciones. Cada Parte alentará a las autoridades competentes de los cargos y las líneas aéreas para el intercambio de información que pueda ser necesaria para permitir una revisión correcta y transparente de la razonabilidad de los cargos de acuerdo con los principios enunciados en los párrafos (1) y (2) del presente artículo. Cada Parte alentará a las autoridades competentes de cargos para proporcionar a los usuarios con antelación cualquier propuesta de cambios en las tarifas de usuarios para permitir a los usuarios expresar su opinión antes de su implementación.

4. Ninguna de las Partes será mantenida, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el artículo 20 (Solución de controversias), en violación de una disposición del presente artículo, si:

- (i) se ha llevado a cabo una revisión de los cargos o prácticas que sean objeto de queja por la otra Parte en un plazo razonable, y
- (ii) como consecuencia de dicha revisión, haya tomado todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o prácticas que sean incompatibles con el presente artículo.



## Artículo 8 Cargos y Deberes Aduanales

1. Cada Parte deberá, de acuerdo al principio de reciprocidad, dispensar a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte en la mayor medida posible conforme a su leyes y derechos aduanales nacionales, hacer exención de impuestos indirectos, tasas de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales a los aviones, relacionado con combustible, aceites, lubricantes, suministros de consumo técnico, repuestos, incluyendo motores, equipo regular de la aeronave, provisiones a bordo (incluyendo pero no limitado a otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros destinados a la venta o para ser utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de aeronaves) y otros artículos tales como inventario de títulos impresos, hojas de ruta aérea, o cualquier material impreso que lleve la insignia de la respectiva compañía o material impreso y publicitario usual distribuido sin costo por la(s) aerolínea (s) designada(s).

2. Las exenciones previstas en este artículo sólo se concederán si los elementos contemplados en el párrafo 1 están:

- (a) introducidos en el territorio de una Parte por o en nombre de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte;
- (b) retenidos a bordo de una aeronave de la(s) aerolínea(s) designada (s) de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte, o
- (c) tomadas a bordo de la aeronave de la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte en el territorio de la otra Parte para ser utilizados en la operación de los servicios acordados.

3. Las exenciones del presente artículo se aplicarán independientemente del hecho de si estos artículos sean utilizados o no o sean consumidos totalmente dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, siempre y cuando la propiedad de estas partidas no se transfieran al territorio de dicha Parte.

4. El equipo regular abordo, así como todos los materiales y suministros que normalmente son retenidos a bordo del avión de la(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes, pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte con la aprobación las autoridades aduanales de dicha Parte. En tal caso, pueden ser colocados bajo la supervisión de las autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o cedidos en acuerdo con la reglamentación aduanera.

5. Los beneficios derivados de los servicios internacionales operados por los aviones de las aerolíneas designadas de una Parte, así como los bienes y servicios que se les ofrece en el territorio de la otra Parte, pueden ser gravados de acuerdo con las leyes de la otra Parte.



## Artículo 9 Seguridad

1. Cualquier Parte podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad mantenidas con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones aéreas, las aeronaves y la operación de la(s) aerolínea(s) designada(s). Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 días de la solicitud o en cualquier plazo mayor que haya sido acordado entre las Partes.

2. Si luego de estas consultas, una Parte considera que las normas de seguridad en las áreas que referidas el párrafo (1) que cumplen con las normas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención no son efectivamente mantenidas y administradas con respeto a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, la otra Parte deberá ser notificada de estos hechos y de las medidas consideradas necesarias para cumplir con estas normas mínimas, y la otra Parte adoptará las medidas correctivas apropiadas.

4. Ha sido acordado que cualquier aeronave operada por una aerolínea de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, mientras esté en el territorio de la otra Parte, ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte, abordando y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y de su equipo (en el presente artículo llamado "inspección en rampa"), siempre que esto no conduzca a demora injustificada.

5. Si alguna inspección en rampa o serie de inspecciones en de rampa dan lugar a:

- serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o
- serias <sup>(s)</sup>dudas de que existe una falta de mantenimiento eficaz y administración de las normas de seguridad vigentes en ese momento de conformidad con el Convención;

la Parte que efectúe la inspección, de acuerdo al artículo 33 de la Convención, deberá tener la libertad de concluir que los requisitos bajo las cuales el certificado o licencias que habían sido expedidas o convalidadas con respecto a dicha aeronave o en el caso de la tripulación de dicha aeronave o que los requisitos bajo los cuales opera la aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.



6. En el caso de que el acceso para realizar el proceso de inspección de una aeronave operada por una aerolínea de una de las Partes de acuerdo con el párrafo (4) de este Artículo le sea negado por un representante de dicha aerolínea, la otra Parte estará libre de concluir que preocupaciones serias de las del tipo referidas en el Párrafo (5) de este Artículo sugieren y llegan a la conclusión de cuanto referido en este párrafo.

7. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte de inmediato en el caso de que la primera Parte llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una negación de acceso para la inspección de rampa, o consulta o de otra clase, de que la acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.

8. Cualquier acción realizada por una Parte de conformidad con los párrafos (3) o (7) del presente artículo deberá ser descontinuada una vez que la base para tomar dicha acción deje de existir.



## Artículo 10 Protección de la Aviación

1. De acuerdo con los sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, ambas Partes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil en contra de actos de interferencia ilícitos lo cual forma parte integral de este 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 de la Convención sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre, 1963, la Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre la de 1971 y su Protocolo firmado en Montreal el 24 de febrero, 1988 y cualquier otra convención sobre protección de la aviación a la que ambas partes se conviertan en miembros.

2. Previa solicitud, ambas Partes se proporcionarán mutuamente toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulantes, de aeropuertos e instalaciones navegación aérea y enfrentarán cualquier otra amenaza a la protección de la navegación aérea civil.

3. Ambas Partes deberán, bajo sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con todas las normas de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas establecidas por la Organización Internacional de la Aviación Civil internacional y designados como anexos de la Convención; las mismas deben requerir su matrícula a los operadores de aeronaves, los explotadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio y a los operadores de aeropuertos en su territorio que actúen de conformidad con las disposiciones de protección de la aviación.

4. Cada Parte se compromete a cumplir con las disposiciones de protección exigidas por la otra Parte para la entrada y la salida del territorio de esa otra Parte y tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación y su equipaje y el equipaje de mano, así como los depósitos de carga y las tiendas de la aeronave, antes y durante el embarque o la subida de la carga. Cada Parte dará consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte a cualquier medida especial de seguridad para afrontar una determinada amenaza.

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, tripulación, aeronaves, aeropuertos u ocurra una navegación aérea sobre las instalaciones, ambas Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a resolver rápidamente y de forma segura dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no cumple con las disposiciones sobre protección de la aviación presente en este artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si no se llega a alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de explotación de la(s) aerolínea(s) designada (s) de esa Parte. Cuando sea necesario



por una emergencia, cada Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de dichos 15 días.

7. Toda medida adoptada de conformidad con el párrafo (6) cesará en el momento del cumplimiento por la otra Parte de las disposiciones del presente artículo.



## **Artículo 11**

### **Oportunidades Comerciales**

1. Las aerolínea(s) de cada Parte tendrá(n) el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para promover y vender los servicios de transporte aéreos y otros productos auxiliares e instalaciones necesarias para la prestación de los servicios aéreos.

2. La(s) aerolínea(s) de cada Parte tendrá(n) el derecho, de acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte en relación con las entradas, residencia y empleo, traer y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y especializado que requiera para la prestación de los servicios aéreos y otros servicios auxiliares e instalaciones. Dicho requerimiento de personal puede, a opción de la aerolínea, ser efectuado por su propio personal de cualquier nacionalidad o mediante el uso de los servicios de cualquier otra aerolínea, organización o empresa que opere en el territorio de la otra Parte y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de esa otra Parte.

3. Cualquier aerolínea de cualquier Parte podrá dedicarse a la venta de los servicios aéreos y sus productos auxiliares, servicios e instalaciones en el territorio de la otra Parte, directamente y a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes. Para ello, la aerolínea deberá tener el derecho de utilizar sus propios documentos de transporte y cualquier persona estará libre de comprar este tipo de transporte y sus productos auxiliares, servicios, e instalaciones en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles.

4. La(s) aerolínea(s) de cada una de las Partes tienen el derecho a convertir y transferir libremente en cualquier otra moneda convertible según su demanda, los ingresos locales en exceso de las sumas localmente desembolsadas obtenidas por dichas compañías aéreas en conexión con la venta de transporte aéreo y otros productos auxiliares, servicios e instalaciones, así como los intereses devengados por tales los ingresos (incluyendo los intereses devengados por depósitos en espera de transferencia). Las conversiones y remesas se permitirán con prontitud, sin restricciones ni tributación, con el respeto adecuado y a las tasas de cambio aplicables a dichas transacciones y remitidas en la fecha en que la aerolínea haga la aplicación inicial de la remisión.

5. A la(s) aerolínea(s) de cada Parte se le permitirá pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, la(s) aerolínea(s) de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación nacional de la otra Parte.

6. No obstante lo dispuesto en el presente artículo, el ejercicio de los derechos bajo este Artículo se hará de conformidad con las normas aplicables y los reglamentos internos compatibles con los propósitos de este Acuerdo. Si una Parte impone restricciones a la transferencia de los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte, esta última tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a las compañías aéreas designadas por la primera Parte.



**Artículo 12**  
**Acuerdos de Mercado Cooperativo**

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte podrán entrar en acuerdos de cooperación de mercado, tales como código compartido, bloqueo de espacio o cualquier otro acuerdo de alianza estratégica, con:

(a) la(s) aerolínea(s) designada(s) de la misma Parte, o

(I) la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, o

(c) la(s) aerolínea(s) designada(s) de un tercer país,

2. La(s) aerolínea(s) que opere(n) bajo los acuerdos cooperativos de comercialización ostentarán los derechos de tráfico subyacentes, como los derechos de ruta y derechos de capacidad cumplirán con los requisitos que normalmente son aplicados a dichos acuerdos.

3. Toda(s) la(s) aerolínea(s) comercial(es) que participe(n) en las modalidades de funcionamiento cooperativo deberá(n) poseer los derechos de ruta y cumplir con los requisitos que normalmente se aplican a tales acuerdos.

4. La capacidad total operada por los servicios aéreos realizados bajo los acuerdos mencionados se tomará en cuenta sólo en contra del derecho de capacidad autorizado de la Parte que designe la(s) aerolínea(s) operadora(s). La capacidad ofrecida por la(s) aerolínea(s) del mercado(s) en tales servicios no se imputarán a la capacidad autorizada de la Parte que designe dicha aerolínea.

5. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes se le(s) permitirá(n) la transferencia de tráfico(por ejemplo starburst) entre las aeronaves participantes en las operaciones de código compartido, sin restricciones en cuanto a número, tamaño y tipo de aeronave.

6. Además de la(s) compañía(s) operadora(s), las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes podrán requerir a la(s) aerolínea(s) comercial(es) la presentación de los programas para su aprobación y también proporcionar otros documentos necesarios antes del inicio de los servicios aéreos en los acuerdos de comercialización cooperativos.

7. Al ofrecer servicios a la venta bajo dicho Acuerdo, la compañía aérea correspondiente o su agente deberán aclararle al comprador en el punto de venta cual aerolínea será la compañía aérea que operará cada sector del servicio y con cual(es) aerolínea(s) es que el comprador está entrando en una relación contractual.

8. Antes proveer servicios de código compartido, los socios de código compartido se pondrán de acuerdo sobre cuál de las partes será responsable de la protección, la seguridad, la facilitación, la responsabilidad y otros asuntos relacionados con los consumidores. Dicho acuerdo deberá ser presentado a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes antes de la implementación de los acuerdos de código compartido.



### **Artículo 13**

#### **Servicios Intermodales**

A la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte deberá permitírsele entrar en conexión con el transporte aéreo de pasajeros y de carga, cualquier transponedor intermodal hacia o desde cualquier punto en el territorio de la otra Parte. Dicha(s) aerolínea(s) puede(n) elegir realizar su propio transporte intermodal o bien proveerlo mediante acuerdos, incluyendo el código compartido con otros operadores. Los servicios intermodales pueden ser ofrecidos como un servicio a través de y a precio único para la parte aérea y el transporte intermodal combinados, siempre que los pasajeros y los transportistas informen a los proveedores de dicho transporte.

### **Artículo 14**

#### **Aprobación de Programas**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán exigir a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, el presentar, para su consideración y aprobación, por lo menos 30 días antes de la inauguración los programas de servicios de vuelo acordados, que contienen la información relacionada con el tipo de servicio y su frecuencia, el tipo de aeronave a ser utilizada y los tiempos de los vuelos en cada punto. Información similar también se facilitará por lo menos con 30 días de anticipación para cada temporada de tráfico IATA (International Air Transport Association) y también cuando van a ser introducidos cambios en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte también deberán suministrar cualquier otra información que pueda ser necesaria para satisfacer a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte de que los requisitos de este Acuerdo son debidamente observados.

### **Artículo 15**

#### **Suministro de Estadísticas**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte establecerán o provocarán que su(s) aerolínea (s) designada(s) suministren a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte estadísticas correspondientes a el tráfico llevado mensualmente en los servicios convenidos hacia y desde el territorio de esa otra Parte, que muestra los puntos de embarque y desembarque de dicho tráfico. Estas estadísticas se proporcionarán tan pronto como sea posible después del fin de cada mes, pero no después de 30 días siguientes al mes al que corresponden.

2. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán, previa solicitud, suministrar o hacer que su(s) aerolínea(s) designada(s) suministren a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte las estadísticas relativas al origen y al destino real del tráfico transportado hacia y desde el territorio de esa otra Parte.



**Artículo 16**  
**Tarifa**

1. La Tarifa en relación con los servicios operados por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte deberán ser establecidas por cada compañía aérea designada sobre la base de su consideraciones comerciales en el mercado a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo el costo de operación y beneficio razonable.
2. Las tarifas establecidas en el párrafo (1) no serán requeridas para ser presentadas por la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.
3. No obstante lo subsiguiente, cada parte tendrá el derecho de intervenir para:
  - (a) evitar tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anticompetitivo que pueda tener o tenga la intención de tener el efecto de paralizar a un competidor o excluir a un competidor de la ruta;
  - (b) proteger a los consumidores de las tarifas que son excesivas o restrictivas debido al abuso de posición dominante, y
  - (c) proteger a las aerolíneas de tarifas que son abusivas o artificialmente bajas.
4. Para los fines establecidos en el párrafo (3) del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir a las empresas aéreas designadas de la otra Parte el proporcionar información relativa al establecimiento de las tarifas.
5. Si una Parte considera que la tarifa cobrada por la aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo (3) del presente artículo, la misma deberá notificar a la otra Parte las razones de su insatisfacción en la mayor brevedad posible y solicitar consultas que se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa por la cual una notificación de insatisfacción haya sido dada, cada Parte realizará sus mejores esfuerzos para poner ese acuerdo en vigor. En ausencia de tal acuerdo, las tarifas ya existentes continuarán en vigor



**Artículo 17**  
**Acuerdos Multilaterales**

1. Al implementar este Acuerdo las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención en las previsiones que sean aplicables en los servicios aéreos internacionales.

2. Si después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, ambas Partes se convierten en parte en un acuerdo multilateral que se ocupa de asuntos comprendidos en este Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas para determinar si el Acuerdo debe ser revisado tomando en cuenta el acuerdo multilateral.

**Artículo 18**  
**Consultas**

1. Cada Parte podrá, en cualquier momento, hacer una solicitud de consulta por escrito para la interpretación, aplicación, ejecución o modificación a este Acuerdo o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Salvo otro acuerdo realizado por las Partes, las consultas deberán comenzar dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud.

**Artículo 19**  
**Enmiendas**

1. El presente Acuerdo podrá ser enmendado por acuerdo escrito entre las Partes.

2. Cualquier modificación así convenida entrará en vigor de conformidad con el dispuesto en el artículo número 23 del presente Acuerdo.

3. No obstante el párrafo (2), las Partes podrán convenir dar efecto inmediato a una enmienda o modificación de anexarla al presente Acuerdo.



**Artículo 20**  
**Resolución de Controversias**

1. Cualquier disputa que surja bajo este Acuerdo que sea resuelta mediante consultas formales puede ser referida, por acuerdo entre las Partes, a alguna persona o entidad por decisión. Si las Partes no llegan a tal acuerdo, la controversia deberá, a petición de cualquiera de las Partes, ser sometida a arbitraje de conformidad con los procedimientos establecidos a continuación.
2. El arbitraje será realizado por un tribunal de tres árbitros, constituido de la siguiente manera:
  - (a) Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar a un árbitro, 60 días después de que los dos árbitros hayan sido nombrados: ellos de común acuerdo nombrarán un tercer árbitro, que actuará como presidente del tribunal arbitral.
  - (b) Si Cualquiera de las Partes falla en el nombramiento de un árbitro, o si el tercer árbitro no es designado de conformidad con la cláusula (a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación del árbitro o de los árbitros necesarios dentro de los 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado en esa materia hará el nombramiento. En el caso de que el Presidente o el Vicepresidente de mayor rango calificado nombren al tercero bajo las disposiciones de este Párrafo, este tercer árbitro no deberá ser de la nacionalidad de ninguna de las dos partes.
3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y establecerá su propio reglamento de procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar las medidas interinas a la espera su determinación final. Bajo la dirección del tribunal o a la petición de cualquiera de los Partes, una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir se llevará a cabo a más tardar 15 días después de que el tribunal esté completamente constituido.
4. Salvo acuerdo de otra manera decidido o según las instrucciones del tribunal, cada Parte debe presentar un memorando dentro de los 45 días desde el momento en que el tribunal quede plenamente constituido. Las respuestas deberán ser dadas durante los 60 días siguientes. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por iniciativa propia, dentro de los 15 días después de que las respuestas hayan sido dadas.
5. El tribunal procurará dictar sentencia dentro de 30 días después de la conclusión de la audiencia o, si no se celebrara una audiencia, después de la fecha en que las respuestas sean presentadas. La decisión de la mayoría del Tribunal prevalecerá.
6. Cualquiera de las Partes podrá formular una solicitud de aclaración en el plazo de 15 días después de haber sido prestada y la aclaración se expedirá dentro de los 15 días de tal solicitud.
7. Cada Parte deberá, en extensión de conformidad con su legislación nacional, dar pleno efecto a cualquier decisión tomada por el tribunal arbitral.



Como TESTIGOS los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en \_\_\_\_\_ el día \_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_ en duplicado en el idioma Ingles, que deberá ser el texto auténtico. Las traducciones de este Acuerdos hechas a los idiomas Hindú y al \_\_\_\_\_ deberán ser preparadas y consideradas igualmente auténticas cuando sea acordado por un intercambio de Notas Diplomáticas que admitan su conformidad con el texto en idioma Inglés. En el caso de cualquier divergencia de interpretación el texto en Inglés prevalecerá.

Por el Gobierno de la  
República de la India

Por el Gobierno de la  
República Dominicana



## ANEXO

### Sección I

Las rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República de la India.

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos en la República Dominicana	Puntos posteriores
Puntos en la India	Cualesquiera	Cualesquiera dos puntos	Cualesquiera

### Sección II

Las rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República Dominicana.

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos en la República De la India	Puntos posteriores
Puntos en la República Dominicana	Cualesquiera	Cualesquiera dos puntos	Cualesquiera

### Sección III

1. Los puntos mencionados en la sección I y la sección II pueden no ser en el orden nombrado.
2. Dos o más puntos en el territorio de una Parte no deberán ser efectuados en el mismo viaje por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte.
3. Las aerolíneas designadas de ambas Partes se les permitirá el derecho tráfico de 5ta. libertad mediante cualquier punto intermedio y hacia o desde cualquier punto posterior.



## MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO

Las delegaciones en representación del Gobierno de la India y del Gobierno de la República Dominicana se reunieron en Mumbai el 19 de octubre 2011 durante las negociaciones de servicios aéreos de la ICAO (ICAN 2011) para discutir asuntos sobre servicios aéreos entre los dos países. Las discusiones se llevaron a cabo en un ambiente agradable y cordial. La lista de las dos delegaciones se encuentra en el Apéndice 'A'.

### Acuerdo de servicios aéreos

2. Ambas delegaciones finalizaron y rubricaron el texto del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA), incluido el anexo especificando los Calendarios de ruta, a ser firmado entre los dos países. El texto ASA rubricado está en el Apéndice 'B'.

3. El Acuerdo de Servicios Aéreos entrará en vigor de conformidad con el artículo 23 del presente. Ambas delegaciones, sin embargo, acordaron que, en espera de la entrada en vigor del Acuerdo, que se aplicará con carácter provisional con efecto inmediato.

### Los derechos de capacidad

4. Ambas delegaciones coincidieron en que la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada una de las partes tendrán derecho a operar un total de catorce (14) servicios de pasajeros y carga por semana en cada dirección con una aeronave con capacidad no superior a la de la aeronave B-747 sujetas a un máximo de siete (7) servicios por semana a cada uno de los dos puntos de llamadas como se especifica en el Programa de Rutas anexo a la ASA.

### Servicios de asistencia en tierra

4. Donde las leyes, los reglamentos y las disposiciones contractuales de las Partes limiten o impidan el auto- manejo, cada aerolínea designada será tratada en una base no-discriminatoria respecto a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o más proveedores debidamente autorizados.

Hecho en Mumbai el 19 de octubre de 2011.

Por la delegación de la India  
Firmado  
(Prashant Sukul)

Por la delegación de la República Dominicana  
Firmado  
(Ing. Luis P. Rodríguez Ariza)



**Delegación de la República de la India**

Sr. Abjijit Dasgupta  
Administrador General  
Jet Airways Ltd.

Miembro

Sra. Elsa D'Silva  
Vicepresidente-Ventas Internacionales  
Kingsfisher

Miembro

Sr. Raveen Pinto  
Jefe de Desarrollo y Rutas Aero-comerciales  
GMR Hyderabad Limited

Miembro

Sra. Kiran Jain  
Jefe de Mercadeo de Aerolíneas y Desarrollo de Rutas  
Miembro de Delhi

Miembro

Sra. Kopal Asthana  
Administradora-Mercadeo Aeroportuario & Negocios Aéreos  
Aeropuerto Internacional de Mumbai Private Ltd.

Miembro



**Delegación de la República Dominicana**

Ing. Luis P. Rodríguez Ariza  
Presidente  
Junta de Aviación Civil (JAC)

Líder

Sr. Carlos Veras  
Embajador  
Representante Permanente  
de la República Dominicana en ICAO

Miembro

Sr. Hans Dannenberg  
Embajador de la República Dominicana  
en la India

Miembro

Sr. Axel Witkop  
Embajador  
Miembro de la Junta de Aviación Civil (JAC)  
Ministerio de Asuntos Exteriores

Miembro

Sr. José A. Pantaleón Taveras  
Miembro de la Junta de Aviación Civil (JAC)

Miembro

Sr. Pablo Lister Marín  
Secretario de la Junta de Aviación Civil (JAC)

Miembro

Sra. Bernarda Franco Candelario  
Jefe del Departamento de Transporte Aéreo  
Junta de Aviación Civil (JAC)

Miembro

*En fe de lo cual firmo y sello el presente documento a petición de la parte interesada en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, día treinta (30) de Noviembre del año dos mil once (2011).*

*Antonietta*  
**ANTONIETTA NEVOLA DE MARRA**  
*Intérprete Judicial*

