

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

**Y**

**EL GOBIERNO DE ISLANDIA**

**Riad, Reino de Arabia Saudita, 4 de diciembre de 2023.**

10  
10

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

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de Islandia, en lo adelante referidos individualmente como "República Dominicana" e "Islandia" respectivamente, y colectivamente como las "Partes";

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando promover sus relaciones mutuas en el campo de la aviación civil y concluir un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado con mínima interferencia y regulaciones gubernamentales;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Deseando garantizar el mayor grado de seguridad y protección en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación acerca de los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o bienes, afectando adversamente la operación de los servicios aéreos, y minando la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

### **Artículo 1**

#### *Definiciones*

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de Islandia, el Ministerio de Infraestructura o cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerce dicha autoridad, y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil;
2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación al mismo;
3. "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye: cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o enmienda al mismo, adoptado en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que tales Anexos o enmiendas estén vigentes en un momento dado para ambas Partes;
4. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada en conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
5. "Espacio Económico Europeo" significa el área de libre comercio establecida por el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEA), firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992, entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por un lado, y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) con la exclusión de Suiza, por otro lado;
6. "Costo total" significa el costo de prestar el servicio, más un cargo razonable por gastos generales administrativos;
7. "Servicio aéreo internacional" significa un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o de carga (excluido el correo) en el servicio aéreo cobrado por las aerolíneas, incluidos sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo;
9. "Soberanía" y "Territorio" a los efectos del presente Acuerdo, tendrán el significado establecido en los artículos 1 y 2 del Convenio, en los siguientes términos:

- a) Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.
  - b) Territorio: Se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.
10. "Escalas para fines no comerciales", "Aerolínea" y "Servicio Aéreo" tienen el significado especificado en el Artículo 96 del Convenio"; y
11. "Cargos al Usuario" significa un cargo o cargos impuestos a las aerolíneas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación incluidos los servicios y las facilidades relacionadas.

## **Artículo 2**

### *Concesión de Derechos*

1. Cada Parte otorgará a las aerolíneas designadas de la otra Parte los siguientes derechos para la realización de los servicios aéreos internacionales:
- a) el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
  - b) el derecho de hacer escalas en ese territorio para fines no comerciales; y
  - c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Nada de lo dispuesto en este Artículo podrá interpretarse en el sentido de que confiere a la aerolínea o aerolíneas designadas por una Parte, el derecho a embarcar en el territorio de la otra Parte a pasajeros y su equipaje, carga o correo transportados a cambio de una remuneración y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.
3. El ejercicio de los derechos de tráfico en puntos intermedios y más allá especificados en el cuadro de rutas anexo al presente Acuerdo está sujeto a la negociación y aprobación de sus Autoridades Aeronáuticas.

## **Artículo 3**

### *Designación y autorización*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar una o más aerolíneas con el fin de operar los servicios acordados en cada una de las rutas especificadas en los Anexos y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones deberán ser hechas por escrito y comunicadas a la otra Parte a través de los canales diplomáticos.
2. Al recibir tal designación y las solicitudes de la aerolínea designada, de la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y los permisos apropiados con un mínimo de retraso, a condición de que:
- a) en el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:
    - (i) está establecida en el territorio de la República Dominicana y está autorizada de acuerdo con la ley aplicable de la República Dominicana; y
    - (ii) República Dominicana tiene y mantiene el control regulatorio efectivo de la aerolínea y la autoridad aeronáutica correspondiente está claramente identificada en la designación;
  - b) en el caso de una aerolínea designada por Islandia:
    - (i) esté establecida en el territorio de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y tiene una licencia de operación válida de conformidad con la legislación nacional o de la Unión Europea adoptada de conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y
    - (ii) que el control regulatorio efectivo de la aerolínea sea ejercido y mantenido por un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y que la autoridad aeronáutica esté claramente identificada en la designación; y

- (iii) es propiedad y seguirá siendo propiedad directa o mayoritaria de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo y/o de nacionales de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo, y estará en todo momento bajo el control efectivo de dicho Estado y/o nacionales.
  - c) la aerolínea designada está calificada para cumplir las condiciones prescritas en virtud de las leyes y regulaciones normalmente aplicadas en las operaciones de los servicios aéreos internacionales por la Parte que considera la solicitud o solicitudes; y
  - d) Se mantengan y se administren las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y Artículo 8 (Seguridad de la Aviación).
3. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar operaciones de servicios aéreos en las rutas especificadas, siempre que la aerolínea cumpla con todas las disposiciones del Acuerdo.

#### **Artículo 4**

##### *Revocación de la autorización*

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte donde:
- a) en el caso de una aerolínea designada por República Dominicana
    - (i) no está establecida, ni constituida, ni autorizada bajo las leyes de la República Dominicana, y su lugar principal de negocios no se encuentra en su territorio nacional; y
    - (ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido ni mantenido por la República Dominicana responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica correspondiente no está claramente identificada en la designación; y
    - (iii) la aerolínea ha fallado en el cumplimiento de las leyes y regulaciones de la Parte que otorga esta autorización o estos permisos.
  - b) en el caso de una aerolínea designada por Islandia:
    - (i) no esté establecida en el territorio de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con la Ley de la Unión Europea o la ley adoptada de conformidad con el Acuerdo del Espacio Económico Europeo ; o
    - (ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido o mantenido por el Estado miembro del Espacio Económico Europeo, responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, o que la autoridad aeronáutica relevante no esté claramente identificada en la designación; o
    - (iii) no es propiedad, directamente o mediante propiedad mayoritaria, de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo y/o de nacionales de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo, o no esté en todo momento efectivamente controlada por dicho Estado y/o nacionales; o
    - (iv) la aerolínea haya fallado en cumplir con las leyes y regulaciones de la Parte que otorga esta autorización o estos permisos.
2. A menos que la revocación o suspensión inmediata de la autorización de operación mencionada en el párrafo 1 de este Artículo, o la imposición de las condiciones establecidas en la misma, sea esencial para evitar nuevas infracciones de las leyes y regulaciones, dicho derecho se ejercerá únicamente después de consultarlo con la otra Parte.
3. Este Artículo no limita los derechos de cada Parte para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, conforme a las disposiciones del Artículo 7 (Seguridad Operacional) y Artículo 8 (Seguridad de la Aviación).

## **Artículo 5**

### *Aplicación de las Leyes*

1. Mientras entren, permanezcan o salgan del territorio de una Parte, las aerolíneas de la otra Parte observarán sus leyes y reglamentos relativos a la operación y navegación de aeronaves.
2. Al entrar, permanecer o salir del territorio de una Parte, sus leyes y regulaciones relacionadas a la admisión o salida desde su territorio de pasajeros, tripulación o carga de la aeronave (incluyendo regulaciones relativas a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, regulaciones postales) deberán estar en consonancia con, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.
3. Ninguna Parte otorgará preferencia a sus aerolíneas o a cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada de la otra Parte dedicada a los servicios aéreos internacionales en la aplicación de sus regulaciones migratorias, aduaneras, de cuarentena o similares.

## **Artículo 6**

### *Reconocimiento de Certificados*

1. Cada Parte reconocerá como válido, a los efectos de operar los servicios aéreos descritos en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por el Estado responsable del control regulatorio efectivo de una aerolínea designada y aún vigente, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean iguales o semejantes a las normas mínimas que puedan ser establecidas de conformidad con el Convenio.
2. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negarse a reconocer como válidos, para fines de sobrevuelo o aterrizaje dentro de su territorio, los certificados de competencia y licencias otorgadas o validadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

## **Artículo 7**

### *Seguridad Operacional*

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad operacional mantenidas respecto a una aerolínea designada por la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, tripulación aérea, aeronave y operación de las aerolíneas designadas.
2. Si, luego de tales consultas una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente las normas de seguridad operacional en las áreas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo que reúne las normas establecidas en ese tiempo de conformidad con el Convenio, la otra Parte deberá ser informada de dichos hallazgos y los pasos considerados necesarios para estar conformes con dichas normas. La otra Parte entonces deberá tomar las acciones correctivas dentro del período acordado.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una aerolínea de una Parte, en servicio desde o hacia el territorio de la otra Parte, puede, mientras está dentro del territorio de la otra Parte ser sujeto de inspección por representantes autorizados de la otra Parte, siempre y cuando esto no cause retraso irrazonable en la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta búsqueda es verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, la licencia de su tripulación, y que el equipo y la condición de la aeronave concuerdan con las normas establecidas en ese momento, de conformidad con el Convenio.
4. Cuando una acción urgente es esencial para asegurar la seguridad de la operación de una aerolínea, cada Parte se reserva el derecho de rechazar, revocar o limitar la autorización de la operación o el permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte.
5. Cualquier acción de una Parte, de acuerdo con el párrafo 4 de este Artículo, será discontinuada una vez la base de la toma de aquella acción deje de existir.
6. Con referencia al párrafo 2 de este Artículo, si se determina que una Parte permanece fuera del cumplimiento de dichas normas cuando el período acordado ha caducado, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) deberá ser

notificado del mismo. Esta última deberá ser también notificada sobre la solución satisfactoria de la situación.

7. Cuando una Parte ha designado una aerolínea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte bajo este Artículo se aplicarán igualmente respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de ese tercer Estado y respecto de la autorización de operaciones de esa aerolínea.

### **Artículo 8**

#### *Seguridad de la Aviación*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones en virtud de las leyes internacionales, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita formará parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, conforme 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, el Protocolo para la Represión Complementario al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, 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 1 de marzo de 1991, y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación civil, de los cuales las Partes estén adheridas.
2. A solicitud, las Partes se prestarán mutuamente 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 tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación y las apropiadas prácticas recomendadas establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada en el territorio de dicha Parte y que tomará todas las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, su equipaje y artículos personales, así como la carga y suministros de abordaje antes y durante el embarque o desembarque. Cada una de las Partes dará también consideración favorable para atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin, de forma rápida y 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 del presente Artículo sobre seguridad de la aviación, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si no se logra un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de la citada solicitud, constituirá un motivo para negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación y a los permisos técnicos de una o de varias aerolíneas de esa Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte podrá emprender una acción provisional antes del transcurso de esos 15 días.

## Artículo 9

### *Oportunidades Comerciales*

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte, para la promoción y la venta de servicios aéreos.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte, en lo relativo a entrada, residencia y empleo, traer y mantener en el territorio de la otra Parte personal directivo, comercial, técnico, operacional y cualquier otro personal especializado que sea necesario para ofrecer los servicios aéreos.
3. Cuando las leyes, regulaciones o disposiciones contractuales de las Partes limiten o imposibiliten los servicios de asistencia en tierra, cada aerolínea designada deberá ser tratada sobre una base no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por uno o más proveedores debidamente autorizados.
4. Cualquier aerolínea de cada Parte podrá encargarse directamente de las ventas de servicios aéreos y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, salvo que se disponga específicamente por las regulaciones de vuelos chárter del país en el cual se origina el vuelo chárter, en lo relativo a la protección de los fondos del pasajero, cancelación de pasajeros y derechos de devolución. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho transporte y cualquier persona será libre de adquirir dicha transportación en la moneda de ese territorio o en monedas de libre convertibilidad.
5. Cada aerolínea tendrá el derecho a convertir y remitir a su país, a demanda, los excedentes de los ingresos locales sobre las sumas localmente desembolsados. La conversión y la transferencia se permitirán prontamente, sin restricción o impuesto, al respecto de estas, de acuerdo con el tipo de cambio aplicable a las transacciones y a la transferencia correspondiente, en la fecha en que el transportista presenta su solicitud inicial de transferencia.
6. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles sujeto a las leyes, regulaciones nacionales o disposiciones contractuales de cada Parte.
7. Al operar o llevar a cabo los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de comercialización cooperativa tales como acuerdos de bloqueo de espacio, código compartido o contratos de arrendamiento, con:
  - a) una aerolínea o aerolíneas de cualquier Parte; o
  - b) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país,

siempre que ese tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte y otras aerolíneas, en servicios hacia, desde o a través de ese tercer país; siempre que, en esos acuerdos, todas las aerolíneas a) mantengan la autoridad apropiada y b) cumplan con los requisitos normalmente aplicado a tales acuerdos.

## Artículo 10

### *Impuestos y Cargos Aduaneros*

1. Cada Parte sobre la base de la reciprocidad, eximirá a la aerolínea designada de la otra Parte, en la mayor medida posible de conformidad con su legislación nacional de derechos de aduana, impuestos especiales, y otros impuestos nacionales y cargos a la aeronave, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos que incluyen motores, equipos regulares de la aeronave, suministro de la aeronave (incluyendo pero no limitando a dichos artículos de alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o para ser usados únicamente en conexión con la operación o servicio de la aeronave) y otros artículos, tales como billetes impresos en existencia, manifiestos de carga, cualquier material impreso que lleve impreso la insignia de la compañía y el material de publicidad usado solamente en conexión con la operación o los servicios de la aeronave de la aerolínea designada de dicha Parte que opera los servicios acordados.

2. Las exenciones previstas en este Artículo aplicarán a los artículos referidos en el párrafo 1:
- a) introducidos en el territorio de la otra Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte;
  - b) retenidos a bordo de la aeronave de la aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte; o
  - c) llevadas a bordo de aeronaves de la aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y destinadas a ser utilizadas en la operación de los servicios acordados.
3. El equipo regular a bordo, así como los materiales y el suministro, normalmente retenidos a bordo de la aeronave de aerolínea designada de cualquier Parte, puede ser desembarcado en el territorio de la otra Parte solo con la aprobación de las autoridades de aduanas de dicho territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo supervisión de dichas autoridades hasta el tiempo que sean reexportados o de otra manera dispuesto de conformidad con las regulaciones de aduanas.
4. Las exenciones dispuestas por este Artículo deberán aplicar también en situaciones en que la aerolínea designada de una Parte haya entrado en acuerdo con otras aerolíneas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte, de artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, siempre y cuando dichas aerolíneas disfruten de manera similar de dichas exenciones por la otra Parte.
5. Nada de lo dispuesto en este Acuerdo impedirá a cualquier Parte de imponer, sobre una base no discriminatoria, de impuestos, gravámenes, cargos o cuotas por combustible suministrado en su territorio para ser usado en la aeronave de una aerolínea designada de la otra Parte que opera entre uno o varios puntos en el territorio de la primera Parte y otro punto en el territorio de esa Parte o un punto en el territorio de otro Estado Miembro de la EEA.

#### **Artículo 11**

##### *Cargos al Usuario*

Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades u organismos competentes de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte deberán no ser injustificadamente discriminatorios, o equitativamente proporcionales entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos al usuario serán evaluados por las aerolíneas de la otra Parte en los términos no menos favorables sobre los más favorables disponibles para la otra aerolínea al momento en que los cargos son evaluados.

#### **Artículo 12**

##### *Evitar la Doble Tributación*

1. Los ingresos y beneficios derivados de la operación de aeronaves en tráfico internacional por una aerolínea de una Parte, incluida la participación en un servicio mancomunado, una operación conjunta de transporte aéreo o una empresa de operación internacional, que estén sujetos a impuestos en el territorio de esa Parte, estarán exentos del impuesto sobre la renta, del impuesto sobre los beneficios y de todos los demás impuestos sobre la renta y los beneficios impuestos en el territorio de la otra Parte.
2. El capital y los activos de una aerolínea de una Parte relacionados con la operación de aeronaves en el tráfico internacional estarán exentos de los impuestos sobre el capital y los activos impuestos en el territorio de la otra Parte.
3. Cuando un acuerdo especial exista entre las Partes para evitar la doble imposición con respecto a los impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio, prevalecerán las disposiciones de este último.

#### **Artículo 13**

##### *Competencia Leal*

1. Cada Parte permitirá una justa e igual oportunidad para las aerolíneas designadas de ambas Partes en el suministro de servicios aéreos internacionales que rigen este Acuerdo.



2. Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada determinar la frecuencia y capacidad de los servicios aéreos internacionales que oferte basado en las consideraciones comerciales en el mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte deberá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, o regularidad del servicio, el tipo o tipos de aeronaves operadas por la aerolínea designada de la otra Parte, excepto como sea requerido por razones aduanales, técnicas, operacionales o medioambientales, razones bajo condiciones uniformes conformes con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes deberá imponer 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 la capacidad, frecuencia o tráfico que pudiera ser incoherente con los fines de este Acuerdo.
4. Ninguna Parte requerirá completar itinerarios, programas para vuelos no regulares, o planes operacionales por las aerolíneas de la otra Parte para su aprobación, excepto como pueda ser requerido sobre una base no discriminatoria para reforzar las condiciones uniformes previstas por el párrafo 2 de este Artículo o como pueda específicamente ser autorizado en un Anexo a este Acuerdo. Si una Parte requiere completar para fines de información, deberá minimizarse los trámites administrativos para completar los requisitos y procedimientos de los servicios aéreos intermediarios y en aerolíneas designadas de la otra Parte.

#### **Artículo 14**

##### *Precios*

1. Cada Parte deberá permitir que los precios para servicios aéreos sean decididos por cada aerolínea designada en función de las consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
  - a) la prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
  - b) la protección a los usuarios de precios irrazonablemente altos o restrictivos, debido al abuso de una posición dominante; y
  - c) la protección de las aerolíneas de precios artificialmente bajos debido a subvención o ayuda gubernamental, directa o indirecta.
2. Cada Parte podrá requerir la notificación o presentación a las autoridades aeronáuticas sobre los precios a cobrar desde y hacia su territorio, por parte de las aerolíneas de la otra Parte. La notificación o presentación por parte de las aerolíneas de ambas Partes puede ser requerida no más de los treinta (30) días previos a la fecha propuesta para su efectividad. En casos individuales, podrá permitirse la notificación o presentación en un plazo menor del requerido normalmente. Ninguna Parte exigirá la notificación o presentación por parte de las aerolíneas de la otra Parte, de los precios aplicados por vuelos no regulares al público, excepto como pueda ser requerido sobre una base no discriminatoria, para fines de información.

#### **Artículo 15**

##### *Servicios Intermodales*

1. Las aerolíneas de cada Parte podrán emplear, en conexión con el transporte aéreo, cualquier transporte intermodal desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países. Las aerolíneas podrán optar por realizar su propio transporte intermodal o proporcionarlo a través de acuerdos, incluyendo códigos compartidos con otros transportistas. Dichos servicios intermodales podrán ser combinados, si los pasajeros y transportistas son informados como los proveedores del transporte en cuestión.
2. Este Artículo no otorga de ningún modo derecho a cabotaje.

#### **Artículo 16**

##### *Consultas y Solución de Controversias*

1. En un espíritu de cooperación mutua, cualquier Parte podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo, su implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo. Si surgiese alguna controversia entre

las Partes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes deberán, en primer lugar, tratar de solucionarlo por medio de consultas.

2. Cualquier controversia que no pueda ser resuelta por medio de consultas podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes, ser sometida a un mediador o panel de resolución de controversias. Tal mediador o panel podrá ser utilizado para la mediación, determinación de la sustancia de la controversia o para recomendar una medida o solución de la controversia.
3. Las Partes acordarán por adelantado los términos de referencia del mediador o del panel, los principios o criterios rectores y los términos de acceso al mediador o al panel. De igual manera considerarán, si fuera necesario, proporcionar una medida cautelar y la posibilidad de la participación de una tercera Parte que pueda verse directamente afectada por la controversia, teniendo en cuenta el objetivo y la necesidad de un proceso sencillo, ágil y expedito.
4. Un mediador o los miembros de un panel pueden ser designados de una lista de expertos en aviación adecuadamente calificados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La selección del experto o de los expertos se completará dentro de quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud para designar un mediador o un panel. Si las Partes no llegan a un acuerdo sobre la selección de un experto o expertos, la selección podrá remitirse al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Cualquier experto utilizado para este mecanismo debe estar adecuadamente calificado en el tema general de la controversia.
5. La mediación deberá ser completada dentro de los sesenta (60) días posteriores a la contratación del mediador o del panel y cualquier determinación, incluyendo, si aplicara, cualquier recomendación, deberán ser sometidas dentro de los sesenta (60) días a la contratación del experto o expertos. Las Partes pueden acordar de antemano que el mediador o el panel otorguen medidas provisionales al reclamante, si así lo solicita, en cuyo caso se tomara una determinación inicialmente.
6. Las Partes deberán cooperar de buena fe para avanzar en la mediación y en la implementación de la decisión o determinación del mediador o del panel, a menos que acuerden lo contrario y queden sujetos por la decisión o determinación. Si las Partes acuerdan de antemano solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizaran estos hechos para la resolución de la controversia.
7. Los costos de este mecanismo deberán ser estimados al inicio y proporcionados equitativamente, pero con la posibilidad de reasignación en virtud de la decisión final.
8. El mecanismo es sin perjuicio del uso continuo del proceso de consulta, el uso posterior del arbitraje o la terminación bajo el Artículo 18.

#### **Artículo 17**

##### *Enmiendas*

1. Si cualquiera de las Partes considera conveniente modificar cualquier disposición de este Acuerdo, incluyendo sus Anexos, podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en relación con la modificación propuesta. Dichas consultas deberán iniciarse dentro de un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Cualquier modificación acordada entrará en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante un intercambio de notas diplomáticas.
2. Una enmienda a los Anexos podrá efectuarse por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes y entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante canje de notas diplomáticas.

#### **Artículo 18**

##### *Terminación*

Cada Parte podrá, en cualquier momento, dar aviso por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Dicha notificación debe ser enviada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El presente Acuerdo terminará a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación inmediatamente antes del primer

aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha comunicación se retire por acuerdo e las Partes antes que finalice este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días siguientes a la recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

#### **Artículo 19**

##### *Estadísticas*

Las autoridades aeronáuticas de las Partes proporcionarán, previa solicitud, estadísticas periódicas u otra información similar sobre el tráfico de los servicios convenidos.

#### **Artículo 20**

##### *Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*

El presente Acuerdo y todas las enmiendas al mismo serán registrados, una vez ratificados, en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

#### **Artículo 21**

##### *Entrada en Vigor*

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota del intercambio de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo han sido completados.

EN FE DE LO CUAL, los firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Riad, Reino de Arabia Saudita, el 4 de diciembre de 2023, por duplicado en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos de igual autenticidad. En caso de divergencia de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

  
Por el Gobierno de la República Dominicana

  
Por el Gobierno de Islandia

## ANEXO I

### Servicios Aéreos Internacionales

#### Sección 1

##### Rutas

Las aerolíneas de cada Parte designadas de conformidad con el presente Anexo tendrán, de conformidad con los términos de su designación, derecho a prestar servicios aéreos internacionales entre puntos en las siguientes rutas:

1. Las aerolíneas designadas por la República Dominicana estarán facultadas para operar servicios aéreos internacionales en ambos sentidos de la siguiente manera:

Puntos en República Dominicana	Puntos Intermedios	Puntos en Islandia	Puntos más allá
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

Las aerolíneas designadas de la República Dominicana pueden operar hacia/desde cualquier punto intermedio y hacia/desde cualquier punto más allá ejerciendo plenos derechos de tráfico de quinta y séptima libertad sin restricción alguna en cualquier servicio o servicios de carga.

2. Las aerolíneas designadas por Islandia tendrán derecho a prestar servicios aéreos internacionales en ambos sentidos de la siguiente manera:

Puntos en Islandia	Puntos Intermedios	Puntos en República Dominicana	Puntos más allá
Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto	Cualquier Punto

Las aerolíneas designadas de Islandia pueden operar hacia/desde cualquier punto intermedio y hacia/desde cualquier punto más allá ejerciendo plenos derechos de tráfico de quinta y séptima libertad sin restricción alguna en cualquier servicio o servicios de carga.

#### Notas:

1. Los puntos intermedios y más allá pueden ser omitidos por la(s) aerolínea(s) designada(s) en cualquiera o todos los vuelos a su discreción, siempre que dichos servicios en esta ruta comiencen y terminen en el territorio de la Parte que designa a la aerolínea.
2. El ejercicio de los derechos de tráfico en puntos intermedios y más allá especificados en el cuadro de rutas anexo al presente Acuerdo está sujeto a la negociación y aprobación de sus Autoridades Aeronáuticas.

#### Sección 2

##### Código Compartido

1. Mientras operen servicios aéreos en las rutas especificadas, las aerolíneas designadas de una Parte podrán celebrar acuerdos de comercialización cooperativa, incluidos, entre otros, códigos compartidos y/o acuerdos de espacio bloqueado, con la aerolínea designada o aerolíneas de la misma Parte, la otra Parte o la aerolínea o aerolíneas de un tercero que cuenten con la autorización adecuada para prestar dichos servicios.
2. Cada aerolínea que participe en acuerdos de código compartido deberá, con respecto a cualquier billete vendido por ella, dejar claro al comprador en el punto de venta qué aerolínea operará cada sector de los servicios y con qué aerolínea está entrando el comprador en una relación contractual.

#### Sección 3

##### Flexibilidad Operativa

Cada aerolínea designada puede en alguno o todos sus vuelos y a su opción;

1. Operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelos dentro de una operación de una aeronave;
3. Servir puntos de origen, intermedio, y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y cualquier orden.
4. Omitir paradas en cualquier punto o puntos.
5. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.
6. Servir en puntos de origen en cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y durar y promover tales servicios al público como servicios.
7. Hacer paradas en cualquier punto bien sea dentro o fuera del territorio de cualquier Parte.
8. Llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte.
9. Combinar tráfico en la misma aeronave, sin importar donde se origine el tráfico, sin limitaciones geográficas o direccionales y sin pérdida de ningún derecho a llevar tráfico de otro modo permisible bajo este Acuerdo, a condición de que, excepto todos los servicios de carga, el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte que designa la aerolínea.

#### **Sección 4**

##### *Cambio de Capacidad*

En cualquier segmento o segmentos de las rutas, cualquier aerolínea designada podrá realizar servicios aéreos internacionales sin limitación alguna en cuanto a cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, excepto para los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que ha designado la aerolínea es una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

## ANEXO II

### Operaciones chárter

#### Sección 1

Las aerolíneas de cada Parte designadas bajo este Anexo tendrán, de conformidad con los términos de su designación, derecho a transportar tráfico chárter internacional de pasajeros (y el equipaje que los acompañe) y/o carga (incluidos, entre otros, fletamentos de agente de carga, fraccionados y combinados (pasajeros/carga)):

1. Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y
2. Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países, siempre que, excepto con respecto a los fletamentos de carga, dicho servicio forme parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluya el servicio al país de origen con el fin de transportar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.
3. En la prestación de los servicios cubiertos por el presente Anexo, las aerolíneas de cada Parte designadas bajo este Anexo también tendrán derecho: a) a hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (b) transportar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y c) combinar en una misma aeronave el tráfico procedente del territorio de una Parte, el tráfico procedente del territorio de la otra Parte y el tráfico procedente de terceros países.
4. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las aerolíneas de la otra Parte para transportar tráfico no cubierto por este Anexo sobre la base de la cortesía y la reciprocidad.

#### Sección 2

1. Cualquier aerolínea designada por cualquiera de las Partes que realice operaciones de vuelos chárter internacionales con origen en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir con las leyes, reglamentos y normas sobre vuelos chárter de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica reglas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus aerolíneas, o a aerolíneas de diferentes países, cada aerolínea designada estará sujeta al menos restrictivo de dichos criterios.
2. Sin embargo, nada de lo contenido en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes de exigir a las aerolíneas designadas en virtud de este Anexo por cualquiera de las Partes que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros.

#### Sección 3

Excepto con respecto a las normas de protección del consumidor a que se refiere el párrafo anterior, ninguna Parte exigirá a una aerolínea designada, de conformidad con este Anexo, por la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o de un tercer país sobre la base de ida o de ida y vuelta, presentar más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y normas aplicables mencionadas en la sección 2 de este Anexo o de una renuncia a estas leyes, reglamentos o normas otorgadas por las autoridades aeronáuticas