

**ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE  
LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA**

La República Dominicana y la República Portuguesa, quienes en lo sucesivo se denominarán "las Partes",

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los servicios aéreos internacionales del Acuerdo relativo al tránsito, abierto para la firma en Chicago el siete de Diciembre de 1944,

Deseando organizar, de manera segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales, así como promover en la medida más grande posible, la cooperación internacional, respecto a dichos servicios, y

Deseando establecer un Acuerdo que fomente el desarrollo de los servicios aéreos regulares establecidos entre y ulterior a sus territorios;

Acuerdan lo siguiente:

**ARTÍCULO 1  
DEFINICIONES**

1. Para fines del presente Acuerdo:
  - a) El término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y las correspondientes enmiendas;
  - b) El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el siete de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, siempre que dichos Anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas Partes;
  - c) El término "Tratados de la Unión Europea" se refiere al Tratado de la Unión Europea y el tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea;
  - d) El término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República Portuguesa, el Instituto Nacional de Aviación Civil, y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana o en ambos casos, cualquier persona u organismo en el presente autorizado para cumplir las funciones ejercidas por dichas autoridades o funciones similares;
  - e) El término "capacidad" significa la cantidad de servicios prestados en el marco del presente Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado o en una ruta durante un periodo determinado;
  - f) El término "aerolínea designada" significa cualquier aerolínea(s) que haya(n) sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo;
  - g) Los términos "soberanía" y "territorio" tendrán los significados asignados a ellos, respectivamente, en los artículos 1 y 2 del Convenio";
  - h) Los términos "servicio aéreo" "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "escalas para fines no comerciales" tendrán el significado que se especifica en el artículo 96 del Convenio.
  - i) El término "tarifa" se refiere a los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga, y las condiciones bajo las cuales dichos precios serán aplicados, incluyendo los precios y condiciones para agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o condiciones para el transporte de correo;
  - j) El término "Anexo" se refiere al Cuadro de Rutas establecidas, anexo al presente Acuerdo y a cualquier Cláusula o Nota que aparezca en dicho Anexo. El Anexo de este Acuerdo será considerado como parte integrante del mismo;

- k) El término "Estado Miembro CLAC", se refiere a un Estado que es parte contratante del Acuerdo que establece la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil;

## **ARTÍCULO 2 DERECHOS DE OPERACIÓN**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos con respecto a los servicios aéreos conducidos por las aerolíneas designadas de la otra Parte:
  - a) El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
  - b) El derecho a realizar escalas en dicho territorio para fines no comerciales; y
  - c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo
2. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo, con el propósito de operar servicios aéreos internacionales por parte de las aerolíneas designadas por la otra parte, en las rutas especificadas en la adecuada Sección del Anexo. Dichos servicios y las rutas en lo sucesivo denominadas como "los servicios acordados" y "las rutas especificadas", respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, las aerolíneas designadas por cada parte disfrutarán, en adición a los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, y sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, el derecho de realizar escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados por esa ruta en el Anexo a este Acuerdo, para los fines de tomar a bordo y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo.
3. Nada de lo dispuesto en el párrafo (1) del presente artículo se considerará como para conferir a las líneas aéreas designadas de una Parte el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, el tráfico llevado a cambio de una remuneración o contratación con destino a otro punto en el territorio de esa otra Parte.
4. Si las aerolíneas designadas de una Parte no pueden operar en su ruta normal, debido a un conflicto armado, disturbios políticos o circunstancias especiales o inusuales, la otra Parte hará sus mayores esfuerzos para facilitar la continua operación de dichos servicios a través del reordenamiento de dichas rutas, incluyendo el otorgamiento de derechos por el referido tiempo, según se considere necesario para facilitar la viabilidad de las operaciones. Esta disposición será aplicada sin discriminación entre las aerolíneas designadas de las Partes.

## **ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN DE LAS AEROLINEAS**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar hasta tres aerolíneas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo y de retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones serán efectuadas por escrito y transmitidas a la otra Parte a través de los canales diplomáticos.
2. Tras la recepción de dicha designación y de la aplicación por parte de una aerolínea designada, de la forma y manera descrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las autorizaciones y permisos adecuados con el mínimo de retrasos en los procedimientos, dado que:
  - a) En el caso de la aerolínea designada por la República Portuguesa:
    - i. Esté establecida en el territorio de la República Portuguesa bajo los Tratados de la Unión Europea y posee una Licencia de Operación válida, de acuerdo con las leyes de la Unión Europea; y
    - ii. El control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea, responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y que la autoridad aeronáutica relevante esté claramente identificada en la designación; y

- iii. La aerolínea es propiedad, directamente o a través de la participación mayoritaria, y que es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos Estados.
- b) En el caso de la aerolínea designada por la República Dominicana:
- i. Esté establecida en el territorio de la República Dominicana y haya recibido una licencia de operación emitida por la República Dominicana;
  - ii. Un control regulador efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República o por el Estado miembro de CLAC, que haya concluido un Acuerdo de Servicios Aéreos con la República Portuguesa, y que el Certificado de Operador de Servicios aéreos haya sido expedido por la República Dominicana y dicho Estado Miembro de CLAC, y la autoridad aeronáutica correspondiente esté claramente identificada en la designación, y
  - iii. La línea aérea sea propiedad y continúe siendo propiedad de forma directa o por mayoría de un Estado Miembro de la CLAC y/o ciudadanos de un Estado Miembro de CLAC, y esté efectivamente controlada en todo momento por dichos Estados y/o ciudadanos.
- c) La aerolínea designada esté calificada para reunir las condiciones descritas bajo la legislación normalmente aplicada para la operación de servicios aéreos internacionales por la otra Parte considerando la aplicación o aplicaciones.
3. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de acuerdo con el presente artículo podrá operar por partes o por completo, los servicios convenidos para los que fue designada, siempre y cuando cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

#### **ARTÍCULO 4**

#### **RECHAZO, REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN Y LIMITACION DE DERECHOS**

1. Cada Parte tendrá derecho a rechazar, revocar o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una aerolínea designada por la Otra Parte sobre los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o para someter el ejercicio de aquellos derechos a las condiciones que se consideren necesarias, siempre que:
- a) En el caso de la aerolínea designada por la República Portuguesa:
- i. No esté establecida en el territorio de la República Portuguesa bajo los Tratados de la Unión Europea o que no tenga una Licencia de Operaciones válida, de acuerdo con la ley de la Unión Europea; o
  - ii. El control regulatorio efectivo de la aerolínea designada no sea ejercido o no mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión del Certificado de Operación; o que la autoridad aeronáutica relevante no esté claramente identificada en la designación, o
  - iii. La aerolínea no sea propiedad, directamente o a través de la participación mayoritaria, o no sea controlada efectivamente por los Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio o por nacionales de dichos Estados.
- b) En el caso de la aerolínea designada por la República Dominicana
- i. No esté establecida en el territorio de la República Dominicana o no haya recibido una licencia de operación emitida por la República Dominicana; o
  - ii. Un control regulador efectivo de la línea aérea no sea ejercido y mantenido por la República Dominicana o por el Estado miembro de CLAC, que haya

concluido un Acuerdo de Servicios Aéreos con la República Portuguesa, y que el Certificado de Operador de Servicios aéreos no haya sido expedido por la República Dominicana y dicho Estado Miembro de CLAC, y que la autoridad aeronáutica correspondiente no esté claramente identificada en la designación, y

- iii. La línea aérea no sea propiedad de o de forma mayoritaria por la República Dominicana o de un Estado Miembro de la CLAC y/o ciudadanos de un Estado Miembro de CLAC, y no esté efectivamente controlada en todo momento por dichos Estados y/o ciudadanos.
  - c) En caso de que la aerolínea falle en reunir las condiciones descritas bajo la legislación normalmente aplicada a la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la aplicación o las aplicaciones; o
  - d) En el caso de que dicha aerolínea falle en cumplir con la legislación de la Parte que otorga la autorización o el permiso, o
  - e) En caso de que la aerolínea designada falle al operar los servicios acordados, conforme a las condiciones descritas bajo el presente Acuerdo.
2. A menos que haya un rechazo, revocación, suspensión, limitación o imposición inmediata sobre las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, es esencial la prevención adicional de infracciones a la legislación, el derecho a rechazar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones serán ejercidas sólo después de realizar consultas con la Otra Parte. Las consultas tendrán lugar dentro de un periodo de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta, a menos que de otra manera sea acordado.

#### **ARTÍCULO 5 APLICACIÓN DE LAS LEYES Y PROCEDIMIENTO**

1. La legislación y los procedimientos de una Parte, relacionados con la admisión, permanencia o salida desde el territorio de la aeronave comprometida en los servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de ambas Partes, luego de entrar o a la salida o durante su permanencia en el territorio de la Primera Parte.
2. La legislación y los procedimientos de una Parte, relacionados con la admisión, permanencia o salida desde el territorio por parte de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo transportados a bordo de la aeronave, tales como aquellos relativos a la entrada, aduanas, migración, pasaporte y control sanitario, deberán cumplir con la aerolínea de la otra Parte, o a nombre de dichos pasajeros, tripulación, entidad con derecho a equipaje, carga y correo, a la entrada o salida del territorio o durante su permanencia dentro del territorio de esta Parte.

#### **ARTÍCULO 6 IMPUESTOS ADUANALES Y OTROS CARGOS**

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de la aerolínea designada de cualquiera de las Partes, así como sus equipos regulares, piezas de repuesto, suministros para combustibles y otros suministro técnicos consumibles y ventas a bordo de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), a bordo, estarán exentos de todos los cargos por aduana, tasas de inspección y otros deberes o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos, suministros y ventas a bordo permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o que sean utilizados a bordo de las aeronaves en la parte del trayecto que se realice a través de ese territorio.

2. Estarán exentos de los mismos deberes, cuotas e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados:
  - a) Ventas a bordo en el territorio de cualquiera de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte y para el uso a bordo de la aeronave comprometida en los servicios aéreos internacionales de las aerolíneas designadas de la otra Parte;
  - b) piezas de repuesto y equipos regulares introducidos al territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte, para el mantenimiento o la reparación de los aviones utilizados en los servicios internacionales por la aerolínea designada de la otra Parte.
  - c) lubricantes y otros suministros técnicos destinados para las aeronaves operadas en servicios internacionales por la líneas aéreas designadas de la otra Parte, aun cuando dichos suministros estén destinados a ser utilizados en la parte del trayecto que se realice sobre el territorio de la Parte en el que se toman a bordo.
3. Todos los materiales a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo podrán ser requeridos para ser mantenidos bajo custodia o control de Aduanas.
4. El equipo regular a bordo, así como todos los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de las aerolíneas designadas de cada Parte, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades de Aduanas de ese territorio. En tal caso, podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el tiempo que sean re-exportados o de otra manera dispuestos, de conformidad con las regulaciones vigentes.
5. Las exenciones dispuestas por este Artículo deberán de igual manera estar disponibles en situaciones en la que una aerolínea designada de una Parte haya acordado con otra aerolínea, con similares derechos dichas exenciones de la otra Parte para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.
6. Ninguna de las disposiciones de este Acuerdo evitará que
  - i. la República Portuguesa, sobre una base no-discriminatoria, imponga impuestos, gravámenes, deberes, cuotas o cargos al combustible suministrado en su territorio para el uso en la aeronave de una aerolínea designada o en el territorio de la Republica Dominicana que opera entre un punto en el territorio de la República Portuguesa y otro punto en el territorio de la República Portuguesa o en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.
  - ii. la República Dominicana, sobre una base no-discriminatoria, imponga impuestos, gravámenes, deberes, cuotas o cargos al combustible suministrado en su territorio para el uso en la aeronave de una aerolínea designada o en el territorio de la República Portuguesa que opera entre un punto en el territorio de la Republica Dominicana y otro punto en el territorio de la Republica Dominicana o en el territorio de otro Estado miembro de CLAC.

#### **ARTÍCULO 7 CARGOS AL USUARIO**

1. Cada Parte podrá imponer o permitir la imposición de cargos razonables, basados en los principios de economía, por el uso de aeropuertos, otras instalaciones y servicios aéreos bajo su control, de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte.
2. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir la imposición a las aerolíneas designadas de la otra Parte, cargos mayores que aquellos impuestos a sus

propias aerolíneas designadas comprometidas en los servicios internacionales similares.

### **ARTÍCULO 8 TRÁFICO EN TRÁNSITO DIRECTO**

El tránsito directo a través del territorio de cada una de las Partes y no saliendo del área del aeropuerto reservado para dicho propósito deberá, con excepción al respecto de las medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita, tales como violencia y piratería aérea y medidas ocasionales para el combate del tráfico de drogas ilícitas, estar sujetas a no más de un control simple. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los cargos de aduana y de otros impuestos similares.

### **ARTICULO 9 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de capacidad y licencias emitidas o refrendadas válidas, conforme a las reglas y procedimientos de una Parte, incluyendo, en el caso de la República Portuguesa, las leyes y regulaciones de la Unión Europea, y aun en vigencia, deberán ser reconocidas como válidas por la otra Parte, para los propósitos de operar los servicios acordados, dado que siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados y licencias fueron emitidos o refrendados válidos, sean iguales o mayores que las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.
2. El párrafo 1 también aplica con respecto a una aerolínea designada por:
  - a) la República Portuguesa cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea.
  - b) la República Dominicana cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de CLAC, que haya concluido un Acuerdo de Servicios Aéreos con la República Portuguesa
3. Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho de rechazar el reconocimiento, para los vuelos alrededor de su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas o refrendadas válidas a sus propios nacionales por la otra Parte o por cualquier Estado.

### **ARTÍCULO 10 REPRESENTACIÓN COMERCIAL**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte podrán:
  - a) Establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción del transporte aéreo y venta de boletos aéreos, así como, conforme a la legislación vigente de la otra Parte, otras facilidades requeridas para la disposición del transporte aéreo;
  - b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte - de acuerdo con la legislación de dicha otra Parte con relación a la entrada, residencia y empleo - personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otro equipo especialista requerido para suministrar el transporte aéreo.
  - c) En el territorio de la otra Parte contratar directamente y, a discreción de las aerolíneas mediante sus agentes la venta del transporte aéreo.
  - d) Las autoridades competentes de cada Parte darán los pasos necesarios para garantizar que la representación de las aerolíneas designadas por la otra Parte puedan ejercer sus actividades de manera ordenada.

### **ARTICULO 11 ACTIVIDADES COMERCIALES**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho de vender, en el territorio de la otra Parte, servicios de transporte aéreo y cualquier persona será libre de comprar dicho servicio de transporte en la moneda de ese territorio o en

moneda de libre cambio de otros países, de acuerdo con las regulaciones vigentes de cambio extranjero.

2. En el ejercicio de las actividades comerciales, los principios mencionados en el número anterior, serán aplicados a las aerolíneas designadas de ambas Partes.

## **ARTICULO 12 CONVERSION Y TRANSFERENCIA DE INGRESOS**

Cada Parte otorga a las aerolíneas designadas de la otra Parte el derecho a transferir de manera libre a la tasa oficial de cambio en el cual el pago sea realizado, el excedente del recibo sobre los gastos realizados en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo sobre los servicios acordados en el y de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio de la Parte desde la cual se realiza la transferencia.

A los efectos de este artículo, la legislación nacional aplicable de la República Portuguesa incluye todas las medidas adoptadas por la Unión Europea”.

## **ARTICULO 13 CAPACIDAD**

1. Las facilidades de transporte aéreo ofrecidas al público deberán estar estrechamente relacionadas con las necesidades del público al respecto.
2. La o las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán una oportunidad equitativa e igual de competir, en explotar cualquier ruta convenida entre los territorios de ambas Partes.
3. Cada Parte tomará en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente a su capacidad de ofrecer los servicios previstos en el presente Acuerdo.
4. La frecuencia y la capacidad a ser suministrada para el transporte entres sus respectivos territorios deberá ser notificada a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
5. Las provisiones para el transporte de tráfico embarcado en el territorio de la otra Parte y desembarcado en puntos de terceros países en las tutas especificadas y viceversa deben ser efectuadas de acuerdo con los principios generales de que la capacidad debe guardar relación con lo siguiente:
  - a) Los requisitos de tráfico embarcado y desembarcado en el territorio de la Parte que ha designado las aerolíneas;
  - b) Los requisitos de tráfico del área a través de la cual la aerolínea pasa, tras tener en cuenta los otros servicios de transporte aéreo establecidos por las aerolíneas de los Estados situados en el área; y
  - c) Los requisitos de la economía a través de la operación de la aerolínea.
6. La frecuencia y la capacidad para el transporte de tráfico a que se refiere el párrafo 5 deberán estar sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
7. En caso de que las autoridades aeronáuticas de las Partes no entren en acuerdo sobre la capacidad sometida a ellos bajo el párrafo anterior, el asunto deberá ser tratado conforme al Artículo 19 de este Acuerdo.
8. Si las autoridades aeronáuticas de las Partes no logran un acuerdo sobre la capacidad de disposición que trata el párrafo 5 anterior, las aerolíneas designadas de las Partes tendrán el derecho de mantener la capacidad acordada anteriormente.

**ARTICULO 14**  
**APROBACION DE CONDICIONES DE OPERACIÓN**

1. Los itinerarios de los servicios acordados y en general las condiciones de operación de los mismos deberán ser notificados por lo menos (30) días antes de la fecha de su implementación. Cualquier modificación significativa a dichos itinerarios o condiciones de operación deberá ser igualmente notificada por lo menos ocho días laborables antes de la operación prevista. En casos especiales, el límite de tiempo establecido podrá ser reducido, sujeto a acuerdo entre dichas autoridades aeronáuticas.
2. Para modificaciones menores o, en caso de vuelos complementarios, las aerolíneas designadas de una Parte deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos cuatro días laborables antes de la operación prevista. En casos especiales, este límite de tiempo podrá ser reducido sujeto a acuerdo de dichas autoridades.

**ARTICULO 15**  
**PROTECCIÓN**

1. Cada Parte puede requerir consultas en cualquier momento con relación a los estándares de seguridad en cualquier área relacionada con las facilidades y servicios aeronáuticos, la tripulación, la aeronave o su operación, adoptada por la otra Parte. Tales consultas, tendrán lugar dentro de los treinta (30) días de la solicitud.
2. Si, después de las consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente los estándares de seguridad en cualquiera de las áreas, que son por lo menos iguales al mínimo de estándares establecidos en cualquier momento de acuerdo al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte de tales hallazgos y de los pasos que considere necesarios para cumplir con los estándares mínimos, y esa otra Parte tomará la acción correctiva apropiada. La falla de la otra Parte en tomar las acciones correctivas dentro de quince (15) días o en un período mayor que podrá ser acordado, podrá ser motivo para la aplicación del artículo 4 de este Acuerdo.
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, queda acordado que cualquier aeronave operada por las aerolíneas designadas de una Parte sobre los servicios desde y hacia el territorio de la otra Parte podrá, mientras esté en el territorio de la otra Parte, estar sujeta a un examen por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo o alrededor de la aeronave para inspeccionar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipamiento, siempre que esto no conduzca a retraso irrazonable .
4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones de rampa indica indicios graves de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con el mínimo de estándares establecidos en ese momento de acuerdo con el convenio, o indicios serios de que existe una falta en el mantenimiento y administración efectivos de los estándares de seguridad operacional establecidos al momento de acuerdo al Convenio, la Parte que lleve a cabo la inspección, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado y las licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave habían sido emitidos y considerados válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio.

5. En caso de que ese acceso con el propósito de someter a una inspección de rampa a una aeronave operada por una aerolínea designada de una Parte de acuerdo al párrafo 3 anterior sea denegado por el representante de esa aerolínea, la otra Parte será libre para inferir que indicios graves del tipo referido y sugerido en el párrafo 4 de arriba y arribar a las conclusiones referidas en ese párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la aerolínea de la otra Parte inmediatamente, en el caso de que la primera Parte concluya, como resultado de una inspección de rampa, la negación de un acceso a la inspección de rampa o una serie de inspecciones de rampa, consulta de otra manera, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.
7. Cualquier acción de una Parte de acuerdo a los párrafos 2 o 6 de arriba será descontinuada una vez la base para llevar a cabo esa acción deje de existir.
8. Cuando la República Portuguesa haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte bajo este Artículo deberán aplicar igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad que el otro Estado miembro de la Unión Europea y respecto a la autorización de operación de esa aerolínea.

#### **ARTICULO 16 SEGURIDAD**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que imponen las leyes internacionales, las Partes reafirman que obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita formará parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, conforme con las disposiciones de:
  - a) El Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;
  - b) El Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970;
  - c) El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y que se designan como Anexos al Convenio dado que dichas disposiciones de seguridad son aplicables a las Partes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio, o, en el caso de la República Portuguesa operadores de aeronaves que están establecidos en su territorio bajo los Tratados de la Unión Europea y hayan recibido Licencias de Operaciones válidas de acuerdo con las Leyes de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
3. Las Partes se prestarán mutuamente, bajo solicitud, toda la asistencia necesaria, para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación,

aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

4. Cada Parte conviene que dichos operadores de aeronaves serán requeridos de cumplir con la disposiciones sobre seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 2 de arriba, exigidas por la otra Parte para la entrada en el territorio de la otra Parte y también a la salida, o durante la permanencia en el territorio de la República Dominicana. Para la salida desde, o dentro del territorio de la República Portuguesa, los operadores de aeronaves podrán ser requeridos de observar las disposiciones de seguridad de la aviación, conforme con las leyes de la Unión Europea. Cada Parte garantizará que las medidas adecuadas sean aplicadas de manera efectiva dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar a pasajeros, tripulación, artículos de mano, equipaje, carga y provisiones de la aeronave previo a y durante el embarque o carga. Cada Parte dará igualmente consideración comprensiva a cada solicitud de la otra Parte para aplicar medidas especiales razonables para enfrentar una amenaza en particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos o las 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. Si una Parte confronta problemas ocasionales en el contexto del presente Artículo sobre la seguridad de la Aviación Civil las autoridades aeronáuticas de ambas Partes podrán requerir consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

#### **ARTICULO 17 PROVISIÓN DE ESTADÍSTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de una Parte suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, informes estadísticos que puedan ser razonablemente requeridos con propósitos informativos.

#### **ARTÍCULO 18 TARIFAS**

1. Las tarifas para el transporte aéreo internacional operado de conformidad con el Acuerdo no deberán ser requeridas a ser sometidas a las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes, sin embargo, podrán ser requeridas para fines de información.
2. Las Partes reconocen que la fuerza del mercado será la primera consideración en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo. Sin limitar la aplicación de la competencia general y la ley de consumo en cada Parte, las consultas podrán ser iniciadas por cualquiera de las Partes, de acuerdo con el Artículo 19, para:
  - a) la prevención de prácticas discriminatorias irrazonables;
  - b) la protección a los consumidores sobre tarifas que sean irrazonablemente altas o restrictivas porque el abuso de una posición dominante o debido a prácticas concertadas entre los transportistas aéreos
  - c) protección a las aerolíneas con respecto a tarifas que son artificialmente bajas debido al subsidio directo o indirecto o al apoyo del gobierno; y
  - d) protección a las aerolíneas respecto a tarifas que sean artificialmente bajas, cuando exista la evidencia de un intento de eliminar la competencia.

## **ARTÍCULO 19 CONSULTAS**

1. A los fines de garantizar una cooperación cercana en lo concerniente a temas relacionados con la interpretación y aplicación de este Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte se consultarán mutuamente siempre y cuando resulte necesario, a solicitud de cualquiera de las Partes.
2. Dichas consultas iniciarán dentro de un período de cuarenta y cinco (45) días a partir de la fecha que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.

## **ARTÍCULO 20 ENMIENDAS**

1. Si cualquier Parte considera deseable modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá en cualquier tiempo solicitar consultas a la otra Parte. Dichas consultas iniciarán. Dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.
2. Las enmiendas que resulten de las consultas referidas en el punto anterior deberán entrar en vigor de acuerdo con lo establecido en el Artículo 24.

## **ARTÍCULO 21 SOLUCIÓN DE DISPUTAS**

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones mediante los canales diplomáticos.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, podrán convenir el referir la disputa para decisión a alguna entidad, o la disputa podrá a solicitud de cualquiera de las Partes, ser sometido a la decisión de un tribunal arbitral de tres árbitros, uno será nombrado por cada Parte y el tercero será acordado por los dos árbitros ya nominado.
3. Cada Parte deberá nominar a su árbitro en un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por la otra Parte, de una nota a través de los canales diplomáticos, solicitando el arbitraje, y el tercer árbitro será señalado dentro de un período de sesenta (60) días adicionales.
4. Si una Parte fracasa al designar a su árbitro dentro del periodo especificado o el tercer árbitro no es señalado, el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional podrá ser solicitado por cualquier de las Partes para que señale a un árbitro o árbitros, según requiera el caso. En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del cuerpo de árbitros.
5. Las Partes se comprometen a cumplir con cualquier decisión emanada bajo el párrafo 2 de este Artículo.
6. Sí, siempre y cuando cualquiera de las Partes o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes no cumple con la decisión dictada en virtud del párrafo 2 del presente artículo, la otra Parte limitará, suspenderá o revocará cualesquiera derechos o privilegios que se han concedido en virtud del presente Acuerdo para la Parte en defecto.
7. Cada Parte soportará los gastos del árbitro que ha nominado. Los gastos restantes del tribunal de árbitros, serán compartidos a partes iguales por las Partes.

**ARTICULO 22  
DURACION Y TERMINACION**

1. Este Acuerdo permanecerá en vigencia por período indeterminado.
2. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, terminar este Acuerdo.
3. La terminación deberá ser notificada a la otra Parte, y simultáneamente, a la Organización de la Aviación Civil Internacional, produciendo sus efectos doce (12) meses después de la fecha de notificación por la otra Parte.
4. En el caso de fallo de información a la otra parte del recibo de la notificación, dicha nota deberá ser considerada recibida 14 días después del recibo de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTICULO 23  
REGISTRO**

Este Acuerdo, y cualquier enmienda al mismo serán registradas ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

**ARTICULO 24  
ENTRADA EN VIGENCIA**

1. Este Acuerdo entrará en vigencia treinta (30) días después de la fecha de la recepción de la última notificación, a través de canales diplomáticos, indicando que todos los procedimientos internos requeridos para los fines han sido completados.
2. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo el *Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Portugal y el Gobierno de la Republica Dominicana, firmado en Santo Domingo, el 14 de febrero de 1995*, se dará por terminado.

En presencia de esto, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en Lisboa, a los 20 días del mes de mayo del año 2019, en duplicado, en los idiomas Portugués, Español e Inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier conflicto en la implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

**Por el Gobierno de la  
República Dominicana**



**Por el Gobierno de la  
República Portuguesa**



## ANEXO

### Itinerario de Rutas

#### Sección 1

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por parte de las aerolíneas designadas de la República Portuguesa:

<b>Puntos en Portugal</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en República Dominicana</b>	<b>Puntos ulteriores</b>
Cualesquier punto	Cualesquier punto intermedio	Cualesquier punto	Cualesquier ulterior

#### Sección 2

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por parte de las aerolíneas designadas de la Republica Dominicana:

<b>Puntos en República Dominicana</b>	<b>Puntos Intermedios</b>	<b>Puntos en Portugal</b>	<b>Puntos ulteriores</b>
Cualesquier punto	Cualesquier punto intermedio	Cualesquier punto	Cualesquier ulterior

#### **Notas:**

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte podrán, en cualquiera de los vuelos, omitir en cualquiera de los puntos intermedios y/o ulteriores, arriba citados, dado que los servicios acordados en las rutas inician o terminan en el territorio de la Parte que ha designado la aerolínea.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte podrán elegir cualquiera de los puntos intermedios y/o ulteriores, a su propia elección y podrá cambiar su elección en la próxima temporada con la condición de que ningún derecho de tráfico sea ejercido entre aquellos puntos y el territorio de la otra Parte.
3. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o ulteriores, estarán sujetos a acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.