

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE ANTIGUA Y BARBUDA

Preámbulo

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de Antigua y Barbuda, en adelante denominadas las "Partes";

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

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

- a) "transporte aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- b) "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Antigua y Barbuda el Ministro responsable del Transporte Aéreo, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil o en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades;
- c) "Acuerdo " significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación al mismo;
- d) "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco del acuerdo, generalmente medida por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;
- e) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el día siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, así como cualquier modificación a los Anexos al Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes;
- f) "Aerolínea designada" significa una aerolínea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- g) "transporte aéreo doméstico" es el transporte aéreo en el que pasajeros, equipaje, carga y correo que hayan embarcado en el territorio de un Estado están destinados a otro punto en el territorio del mismo Estado.
- h) "OACI": la Organización de Aviación Civil Internacional;

49

- i) "transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- j) "transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;
- k) "Parte" se refiere a un Estado que se ha adherido formalmente al presente Acuerdo;
- l) "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o precio por el transporte de pasajeros, equipaje y / o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con la misma) que cobran las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargo;
- m) "territorio" en relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía del Estado".
- n) "cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga;
- o) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen los mismos significados que se les asignan en el artículo 96 del Convenio.

Artículo 2 Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:
 - a) el derecho de volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte;
 - b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales;
 - c) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
3. Las aerolíneas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Artículo 3 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y b) del presente Artículo.

Artículo 3 Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, a la otra Parte, hasta dos (2) aerolíneas para operar los servicios acordados en concordancia con este Acuerdo y retirar o modificar dicha designación.
2. Al recibir tal designación y a solicitud de la aerolínea designada, en la forma requerida para la autorización del permiso operativo y técnico,

98

cada Parte deberá otorgar los correspondientes permisos y autorizaciones, con el mínimo retraso, a condición de que:

- a. La aerolínea esté bajo el control efectivo del Estado que designa y tenga su domicilio establecido en ese Estado.
- b. La Parte que designa la aerolínea está en cumplimiento con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).
- c. La aerolínea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos que normalmente son aplicadas para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 4

Suspensión, Revocación y Limitación de la Autorización

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes tendrán el derecho de negar las autorizaciones referidas en el Artículo 3 de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporalmente o permanentemente:
 - a. En el caso que de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control efectivo de la misma, y que no tenga su oficina principal establecido en ese Estado.
 - b. En el caso de fallo por la Parte que designa la aerolínea en las previsiones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), y
 - c. En el caso de que la aerolínea designada no este calificada para satisfacer las otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 5

Aplicación de las leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que gobiernan la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la aerolínea designada por la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada, permanencia, tránsito y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como las concernientes a inmigración, aduana, moneda, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Ninguna Parte dará preferencia a su propia o cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada por la otra Parte comprometida con el transporte aéreo internacional en la aplicación de reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y similares.

4
1

Artículo 6 Tránsito Directo

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin no deberán someterse a ningún chequeo, excepto por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de la entrada ilegal o en circunstancias especiales.

Artículo 7 Reconocimiento de Certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan de conformidad con el Convenio.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a que se refiere el párrafo anterior 1, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, debe permitir una diferencia de las normas mínimas establecidas por el Convenio, y que la diferencia sea presentada ante la Organización Internacional de Aviación Civil, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas a fin de aclarar la práctica en cuestión.
3. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negar a reconocer a los efectos de los sobrevuelos o aterrizaje dentro de su propio territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

Artículo 8 Seguridad Operacional

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y la operación de las aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha petición.
2. Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en las zonas contempladas en el párrafo 1 que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el *Convenio* la otra Parte será informada de tales hallazgos y de las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las normas de la OACI. La otra Parte tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo de tiempo acordado.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acordó además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta investigación es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la

tripulación, y que el equipo y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Si cualquiera de dichas inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en pista, da lugar a:
 - (a) la grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o
 - (b) la grave preocupación de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio;

La Parte que realice la inspección podrá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, se han emitido o se han hecho válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que un representante de esa aerolínea o aerolíneas nieguen el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por una aerolínea o aerolíneas de una Parte de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, la otra Parte será libre de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este Artículo y extraer las conclusiones a las que se hace referencia en ese párrafo.
6. Cuando es esencial la acción urgente para garantizar la seguridad de la operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte.
7. Cualquier acción por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que la base para la toma de acción deja de existir.
8. En relación con el párrafo 2, si se determina que una de las Partes se mantiene en el incumplimiento de las Normas de la OACI cuando el período de tiempo acordado ha caducado, el Secretario General de la OACI debe ser advertido del mismo. Este último también debe ser advertido de la posterior resolución satisfactoria de la situación.

Artículo 9 **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita son parte integrante de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán, en particular, actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, así como con cualquier otra convenio y

9/

protocolo relativos a la seguridad de la aviación civil, que ambas Partes estén adheridas.

2. Las Partes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra para prevenir 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 cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su sede social o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación como se refiere el párrafo 3) anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, suministros de a bordo, los equipajes, equipaje de mano, la carga y artículos de a bordo de las aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para tomar las medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo.
6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas. Dichas consultas deberán comenzar dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la citada solicitud de cualquiera de ellas. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del inicio de las consultas será razón suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando esté justificado por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

Artículo 10

Seguridad de los Documentos de Viaje

1. Cada Parte se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.
2. A este respecto, cada Parte se compromete a establecer controles sobre la elaboración, emisión, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de esa Parte.
3. Cada Parte también se compromete a establecer o mejorar los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje y de identidad

4 4

expedidos por ella son de una calidad tal que no puede ser mal utilizada y no pueden fácilmente alterarse, reproducirse o expedirse.

4. En virtud de los objetivos anteriores, cada Parte deberá expedir sus documentos de viaje de conformidad con el Doc. 9303 de la OACI, *Documentos de viaje de lectura mecánica*:
5. Cada Parte se compromete a intercambiar información operativa sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y cooperar con el otro para fortalecer la resistencia al fraude de documentos de viajes, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento de la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de forma fraudulenta.

Artículo 11

Pasajeros no admisibles, indocumentados y deportados

1. Cada Parte se compromete a establecer controles eficaces en las fronteras.
2. A este respecto, cada Parte se compromete a aplicar las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 al Convenio relativo a los pasajeros no admitidos e indocumentados y deportados con el fin de aumentar la cooperación para luchar contra la inmigración ilegal.

Artículo 12

Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las facilidades de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte.
3. Cada Parte propiciará consultas sobre derechos de usuario entre su autoridad encargada competente y las aerolíneas que utilizan el servicio y las instalaciones proporcionadas por las autoridades encargadas, siempre que sea posible a través de las organizaciones representantes de esas líneas aéreas. Aviso adecuado de cualquier propuesta de modificación de tasas a usuario, deben ser dados a esos usuarios para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que dichos cambios sean efectuados. Cada Parte alentará a sus autoridades encargadas competentes y dichos usuarios para el intercambio de información adecuado sobre los derechos de uso.

Artículo 13

Derechos arancelarios

1. Cada Parte, sobre la base de la reciprocidad otorgará exención a la aerolínea designada de la otra Parte en la mayor medida posible conforme a su legislación nacional de restricciones a la importación, derechos de aduana, impuestos especiales, derechos de inspección y otros impuestos y gravámenes nacionales basados en el costo de los

servicios a la llegada de las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuestos, incluyendo motores, equipos de aviones regulares, provisiones de a bordo y otros artículos tales como impresoras de boleto, guías de carga aérea, cualquier material impreso que lleve la insignia de la aerolínea en el mismo y material publicitario usual distribuido gratuitamente por la aerolínea designada destinados o utilizados exclusivamente a la operación o el mantenimiento de las aeronaves de la aerolínea designada de esa otra Parte en la explotación de los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en el presente Artículo se aplicarán a los elementos contemplados en el párrafo 1:
 - a) introducidos en el territorio de una Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte;
 - b) retenidos a bordo de un avión de la aerolínea designada de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte.
3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que son reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14 Tributación

1. Los beneficios obtenidos de la operación de la aeronave de una aerolínea designada en servicios aéreos internacionales serán gravadas de acuerdo a las disposiciones de la legislación de cada país.
2. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el capital entre las Partes, la disposición de este último prevalecerá.

Artículo 15 Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.
 2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario para la aduana, por razones técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
 3. Ninguna de las Partes pondrá imponer a las aerolíneas de la otra Parte un requisito preferente, la relación de la elevación, sin cargo objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los propósitos de este Acuerdo.
 4. Ninguna de las Partes podrá exigir la presentación de horarios. Si una Parte exige documentos presentados a título informativo, se reducirán al mínimo las cargas administrativas de los requisitos de presentación y procedimientos sobre los intermediarios de transporte aéreo y las aerolíneas designadas de la otra Parte.
- 

Artículo 16

Precios

1. Los precios de los servicios de transporte aéreo internacional operados de conformidad con este Acuerdo serán establecidos libremente por las aerolíneas y no estarán sujetos a la aprobación. Las Partes pueden quizás requerir que los precios aplicados para los servicios originados en su territorio sean presentados por las aerolíneas.
2. La intervención de las Partes estará limitada a:
 - a) impedir prácticas o tarifas injustificadamente discriminatorias;
 - b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
 - c) proteger a las aerolíneas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto o de una competencia desleal.
3. Una Parte podrá exigir, que los precios cobrados por las aerolíneas, sean presentados ante sus autoridades aeronáuticas para fines de registro, en un plazo que no exceda de 15 días antes de la oferta inicial del precio, bien sea electrónico o de otra forma.
4. Cada Parte puede solicitar consulta en relación a cualquier tarifa de una aerolínea de cualquiera de las Partes para servicios cubiertos por este Acuerdo, incluyendo donde las tarifas relativas hayan sido sujetas a un aviso de inconformidad. Estas consultas se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha dado una notificación de inconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en práctica este acuerdo en vigor pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.

Artículo 17

Salvaguardias

1. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal y puedan merecer un examen más detallado:
 - a) tarifas y fletes de carga en las rutas a niveles que son, en su conjunto, insuficientes para cubrir los costos de la prestación de los servicios a los que se refieren;
 - b) la adición de un exceso de capacidad o frecuencia de servicio;
 - c) las prácticas en cuestión son sostenidas fuera de temporada;
 - d) las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico negativo en, o causar daños considerables a otra aerolínea;
 - e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o conducir otra aerolínea en el mercado, y
 - f) el comportamiento indica un abuso de posición dominante en la ruta.
2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que la intención de la operación u operaciones es realizada por la aerolínea designada de la otra Parte puede constituir un comportamiento competitivo desleal de acuerdo con los indicadores enumerados en el párrafo 1, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 28 con miras a resolver el problema. Dicha solicitud deberá ir acompañada de la notificación de los motivos de la petición, y la consulta se iniciará dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.
3. Si las Partes no llegan a una solución del problema a través de consultas, cualquiera de las Partes podrá recurrir al mecanismo de solución de controversias en virtud del Artículo 29 para resolver la disputa.



Artículo 18

Leyes de Competencia

1. Cada aerolínea designada deberá tener un ambiente competitivo justo según las leyes de competencia de las Partes.
2. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones a las mismas, así como cualesquiera objetivos particulares de la misma, lo que podría afectar el funcionamiento de servicios de transporte aéreo en virtud de este Acuerdo y se indicarán a las autoridades responsables de su implementación.
3. Las Partes procurarán, en la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, asistencia a cada una de las aerolíneas proporcionando orientación en cuanto a la compatibilidad de cualquier práctica de la aerolínea propuesta con sus leyes de competencia, políticas y prácticas.
4. Las Partes se notificarán mutuamente cuando consideren que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus normas de competencia, las políticas y las prácticas y los asuntos relacionados con el funcionamiento de este Acuerdo, el proceso de consulta previsto en el presente Acuerdo será, a petición de cualquiera de las dos Partes, utilizado para determinar si existe tal conflicto y buscar la forma de resolver, o minimizarlo.
5. Las Partes se notificarán mutuamente su intención de iniciar un procedimiento en contra de cada aerolínea (s) o de la institución de las acciones privadas jurídicas pertinentes bajo las leyes de la competencia que puedan llamar su atención.
6. Sin perjuicio del derecho de acción de cualquiera de las Partes del proceso de consulta del presente Acuerdo se utilizará cada vez que cualquiera de las Partes lo solicite y deben tratar de identificar los intereses respectivos de las Partes y las posibles repercusiones derivadas de la acción de la ley de competencia en particular.
7. Las Partes se esforzarán por llegar a un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses correspondientes de cada Parte y a los medios alternativos que también puede lograr los objetivos de la acción normativa de competencia.
8. En el caso de que no se llegue a un acuerdo cada una de las Partes, dará plena consideración y simpatía por las opiniones expresadas por la otra Parte en la aplicación de sus leyes de competencia, políticas y prácticas, y deberá tener en cuenta la cortesía internacional, moderación y comedimiento.
9. La Parte bajo cuyas leyes de competencia una acción legal privada ha sido instituido, facilitará el acceso de la otra Parte en el cuerpo judicial pertinente y/o, en su caso, proporcionar información a este organismo. Dicha información puede incluir sus propios intereses de relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte, según lo notificado por esa Parte y, si es posible, los resultados de cualquier consulta con la otra Parte sobre la acción.
10. Las Partes cooperarán, en la medida en que no impidan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con las obligaciones internacionales aplicables, al permitir la divulgación de sus líneas aéreas o de otros nacionales de la información pertinente a una acción de derecho de la

99

competencia a las autoridades competentes de los demás, a condición de que esa cooperación o la divulgación no sea contraria a sus intereses nacionales importantes.

11. Mientras que una medida adoptada por la ley de competencia de las autoridades de una Parte sea objeto de consultas por la otra Parte, la Parte en cuyo territorio se están tomando las medidas, en espera del resultado de estas consultas, deberá abstenerse de exigir la divulgación de información situada en el territorio de la otra Parte y la otra Parte deberá abstenerse de aplicar cualquier bloqueo a la legislación.

Artículo 19

Conversión de divisas y remesas de ganancias

1. Las aerolíneas designadas de cada una de las Partes estarán libre de transferir desde el territorio de venta al territorio nacional de la otra Parte, el exceso de los ingresos de acuerdo a los costos obtenidos en el territorio de venta. En esta transferencia neta, las ganancias de las ventas serán incluidas, y llevadas fuera directamente o a través de un agente de los servicios de transporte y del servicio auxiliar y suplementario, así como los intereses comerciales normales obtenidos de estas ganancias, mientras ellos se encuentren depositados esperando para ser transferidos.
2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes.
3. Las aerolíneas designadas de cada una de las Partes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

Artículo 20

Venta y Comercialización de productos de servicios aéreos

1. Cada Parte otorgará a las aerolíneas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio (directamente o a través de agentes u otros intermediarios de la elección de la línea aérea), incluido el derecho a establecer sucursales, tanto en línea como fuera de línea.
2. Cada aerolínea tendrá derecho a vender transporte en la moneda de dicho territorio o, a su discreción, en moneda de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte en las monedas aceptadas por dicha aerolínea.

Artículo 21

Personal no nacional y el acceso a los servicios locales

Cada Parte permitirá a las aerolíneas designadas de la otra Parte:

- a) introducir en su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones especializadas de gerencia, comercio, técnicos, operativos y de otra índole que sean necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado receptor relativas a la entrada, la residencia y el empleo, y
- b) utilizar los servicios y el personal de cualquier empresa, organización o aerolínea que opera en su territorio y autorizada para prestar dichos servicios.

Artículo 22
Cambio de capacidad operacional

1. En cualquier segmento internacional o segmentos de las rutas acordadas, una aerolínea designada podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a un cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves en servicio, siempre que, con excepción de todos los servicios de carga, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
2. La aerolínea designada deberá asegurarse que los pasajeros estén informados de cualquier cambio en los tipos de aeronaves y cualquier parada en las rutas.

Artículo 23
Manejo en tierra

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos recomendados (SARPS) de la OACI, contenidas en los Anexos 6 y 17, cada Parte autorizará a la aerolínea (s) de la otra Parte, a elección de cada aerolínea, a:
 - a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
 - b) seleccionar entre proveedores de servicios competidores.
2. Una aerolínea le estará permitido elegir libremente entre las alternativas disponibles para combinar o cambiar su opción, salvo cuando sea manifiestamente impracticable bajo las disposiciones contenidas en las normas nacionales y obligaciones contractuales asumida por las Partes, cuando esté limitada por consideraciones de seguridad, o donde estén limitadas por consideraciones relevantes de seguridad operacional y seguridad de aviación en los aeropuertos.
3. Cuando las escalas de las operaciones aeroportuarias de las Partes limitan o hacen imposible el ejercicio de los derechos mencionados, cada línea aérea designada será tratada de manera no discriminatoria en relación con el servicio de asistencia en tierra ofrecido por el proveedor o los proveedores autorizados

Artículo 24
Acuerdos de Compartido/Cooperativos

1. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como joint-venture, acuerdos de reserva de capacidad o código compartido con:
 - a) una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;
 - b) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país, y
 - c) un proveedor de transporte de servicios de tierra de cualquier país, a condición de que todas las aerolíneas en los mismos 1) cuenten con la autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a tales acuerdos.
2. Las Partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos que operan en código compartido hacia o desde su territorio y que, como mínimo, los pasajeros contarán con la información necesaria de la siguiente manera:

9 9

- a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
 - b) en forma escrita, en el billete en sí y/o (si no es posible), en el documento que acompaña al itinerario del billete o en cualquier otro documento que sustituya el billete, como una confirmación por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara que la aerolínea es responsable en caso de daños o accidentes, y
 - c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la aerolínea en todas las etapas del viaje.
3. Las aerolíneas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos 60 días antes de su propuesta de introducción.

Artículo 25 Arrendamiento de aeronaves

1. Cada Parte podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo que no cumplan con los Artículos 8 y 9.
2. Sujeto al párrafo 1, las aerolíneas designadas de cada Parte podrán prestar servicios bajo este Acuerdo mediante el uso de aviones arrendados que cumplan normas de seguridad y requisitos de seguridad.

Artículo 26 Servicios Multimodal

Cada aerolínea designada podrá utilizar medios terrestres de transporte, sin restricción en relación con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27 Protección del Medio Ambiente

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes están de acuerdo en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del Anexo 16 y la actual política de la OACI y orientación en materia de protección del medio ambiente.

Artículo 28 Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la consulta en la interpretación, aplicación, ejecución o modificación de este Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Dichas consultas, que pueden ser a través de la discusión o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que de otra manera sea acordado por las Partes.

Artículo 29 Solución de disputas

1

1

1. Cualquier disputa que surja entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación a la Seguridad Operacional y a la Seguridad de la Aviación, Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones, intentarán solucionar la disputa por la vía diplomática.

Artículo 30 Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte con el fin de enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia.
2. Toda enmienda entrará en vigor una vez confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas.

Artículo 31 Acuerdos Multilaterales

Si ambas Partes son partes en un acuerdo multilateral que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, se celebrarán consultas para determinar si este Acuerdo debe ser revisado para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 32 Terminación

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, por vía diplomática, a la otra Parte su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la 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 notificación se retire por acuerdo mutuo antes del final de este período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días siguientes a la recepción de la notificación por la OACI.

Artículo 33 Registro en la OACI

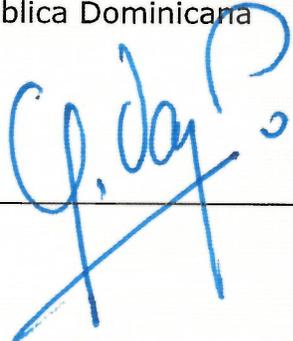
Este Acuerdo y cualquier modificación serán registrados una vez ratificados ante la Organización Internacional de Aviación Civil por Antigua y Barbuda y/o República Dominicana.

Artículo 34 Entrada en vigor

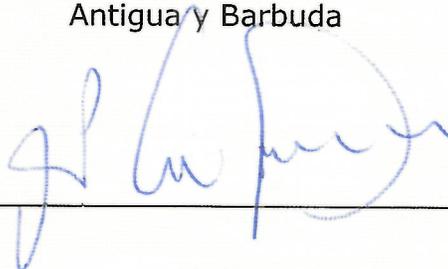
El presente Acuerdo se aplicará y entrará en vigor treinta (30) días después de que ambas Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática, y que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor de este Acuerdo hayan sido completados.

Firmado en Saint John, Antigua y Barbuda, el 7 de julio de 2019, en dos originales en los idiomas español e inglés, todos los textos igualmente auténticos. En caso de surgir cualquier divergencia en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Gobierno de la
República Dominicana



Por el Gobierno de
Antigua y Barbuda



Anexo I
Programación de las Rutas

A. Rutas a ser operadas por la aerolínea o aerolíneas designadas de Antigua y Barbuda:

Entre todos los aeropuertos internacionales en Antigua y Barbuda y todos los aeropuertos internacionales en República Dominicana, con puntos intermedios en las Antillas Francesas, Dominica, St Kitts y Nevis, St. Maarten, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América, Puerto Rico y puntos más allá en Haití, Jamaica y Cuba.

B. Rutas a ser operadas por la aerolínea o aerolíneas designadas de la República Dominicana:

Entre todos los aeropuertos internacionales en República Dominicana y todos los aeropuertos internacionales en Antigua y Barbuda, con puntos intermedios en Puerto Rico, Islas Vírgenes Británicas, Islas Vírgenes de Estados Unidos de América, St. Maarten, St Kitts y Nevis, Dominica, Haití y Jamaica, y con puntos más allá en las Antillas Francesas, Barbados y Trinidad y Tobago,

Flexibilidad Operativa

La aerolínea designada de cualquiera de las Partes podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y según su criterio:

1. operar vuelos en cualquier o en ambas direcciones;
2. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
3. servir a los puntos intermedios y más allá de los territorios de las Partes sobre las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. transferencia de tráfico (incluidas las operaciones de códigos compartidos) desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
6. prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y puede ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos; sin limitación alguna direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo, siempre que, (con excepción de todos los servicios de carga) el servicio sirva un punto en el territorio de la Parte que designa las líneas aéreas.

La aerolínea designada deberá asegurarse que los pasajeros estén informados de cualquier cambio en los tipos de aeronaves y cualquier parada en las rutas.

7. Para los servicios de carga, ambas Partes se beneficiarán hasta el derecho de tráfico de 7ma. Libertad del aire.

94

Anexo II
No Regulares / Operaciones Chárter

Las aerolíneas de cada Parte, tienen el derecho de llevar tráfico internacional tipo chárter de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y / o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga).

Cada parte, en condiciones de reciprocidad, deberá responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las aerolíneas que están debidamente autorizadas por la otra Parte.

Las disposiciones relativas a la aplicación de la Ley, Reconocimiento de Certificados y Licencias, Seguridad, Seguridad de la Aviación, Derechos de Uso, Derechos de Aduana, Impuestos Locales, Tasas, Conversión de Moneda y Transferencia de ganancias, Manejo de Servicios en Tierra, Estadísticas y Consultas sobre este Acuerdo, también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las aerolíneas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

99