

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA CHECA**

La República Dominicana y la República Checa en lo adelante referidas como las Partes,

Siendo Partes integrantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para firma en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944, y

Deseando arribar a un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre y fuera de sus respectivos territorios y más allá,

Han acordado lo siguiente:

**Artículo 1
Definiciones**

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

- (a) "*El Convenio*" se refiere al Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier modificación de los Anexos o del Convenio bajo los artículos 90 y 94 del mismo, con tal de que esos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor, o hayan sido ratificados por ambas Partes;
- (b) "*Autoridades Aeronáuticas*" se refiere, en el caso de la República Dominicana, a la Junta de Aviación Civil, y en el caso de la República Checa, al Ministerio de Transporte, o, en ambos casos, a cualquier persona u organismo legalmente autorizado a realizar las funciones en la actualidad ejercidas por dichas autoridades aeronáuticas;
- (c) "*Aerolínea Designada*" significa cada aerolínea que una Parte haya designado por escrito a la otra Parte y que haya sido autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo para operar los servicios acordados en las rutas específicas de conformidad con el párrafo (1) del Artículo 2 del presente Acuerdo;
- (d) "*Servicios Aéreos*", "*Servicios Aéreos Internacionales*", "*Aerolínea*" y "*Escala para propósitos no comerciales*" deberán tener el significado asignado respectivamente a estos en el Artículo 96 del Convenio;
- (e) "*Territorio*" en relación a un Estado, hace referencia al espacio aéreo sobre las áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes a estos, bajo la soberanía de ese Estado;
- (f) "*Capacidad*" con relación a los servicios acordados, se refiere a la cantidad de asientos disponibles de la aeronave utilizada para brindar dichos servicios, multiplicado por la frecuencia de uso de dicha aeronave en un período dado en una ruta o sección de ruta;
- (g) "*Tarifa*" significa los precios o tasas a ser pagados por el transporte de pasajeros, maletas y carga (excluyendo remuneración y condiciones para el transporte de correo) y las condiciones bajo las cuales esos precios y cargos aplican, incluyendo comisiones a ser pagadas en el transporte por servicios de agencias, cargos y condiciones por cualquier servicio secundario correspondiente a dicho transporte, los cuales son ofrecidos por las

aerolíneas y que también incluyen cualquier beneficio significativo asociado con dicho transporte.

- (h) "Anexo" se refiere a los documentos Anexos al presente Acuerdo o sus modificaciones, de conformidad con las disposiciones del Artículo 21 del presente Acuerdo. El Anexo forma parte integral de este Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluyen el Anexo, a menos que se acuerde explícitamente lo contrario.
- (i) "Tratados UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Operativo de la Unión Europea.

Artículo 2 **Derechos de Tráfico**

- (1) Cada Parte concederá a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el objetivo de establecer y operar servicios de transporte aéreo internacional por parte de las Aerolíneas Designadas (en lo adelante referido como "*servicios acordados*") en las rutas especificadas en la sección correspondiente de los Anexos (en lo adelante "*rutas especificadas*").
- (2) Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la aerolínea designada de cada una de las Partes disfrutará, mientras esté realizando los servicios acordados en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:
 - (a) El derecho a sobrevolar el Territorio de la otra Parte sin aterrizar;
 - (b) El derecho a hacer escalas en el Territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
 - (c) Derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte, en puntos especificados en el Anexo, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo, de forma separada o conjunta, con destino hacia o proveniente de puntos en el territorio de la primera Parte; y
 - (d) Derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de terceros países, en puntos especificados en el Anexo, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo, de forma separada o conjunta, con destino hacia o proveniente de puntos en el territorio de la otra Parte, especificados en el Anexo.
- (3) Las Aerolíneas de cada Parte, además de las designadas en virtud del Artículo 3 del presente Acuerdo, gozarán también de los derechos especificados en los párrafos (2) (a) y (b) de este Artículo.
- (4) Ninguna disposición en el párrafo (2) de este Acuerdo debe ser considerada como que confiere a una aerolínea o aerolíneas designadas de una de las Partes el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo, a cambio de remuneración o contrato, y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

Artículo 3 **Designación y Autorización de Operación**

- (1) Cada Parte tendrá el derecho a designar una aerolínea o aerolíneas con el objetivo de ofrecer los servicios acordados con la otra Parte, y el derecho de retirar la designación de cualquier aerolínea o sustituir otra aerolínea por una previamente designada. Dicha designación deberá ser efectuada en virtud de una notificación por escrito entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

- (2) Las autoridades aeronáuticas de las Partes, una vez recibida dicha designación y a solicitud de una aerolínea designada, en la forma y manera especificadas en las autorizaciones de operación y permisos técnicos, deberá otorgar la autorización de operación apropiada con la mínima demora, siempre que la aerolínea designada esté calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que recibe la designación.
- (3) Las autoridades aeronáuticas de las Partes tendrán el derecho de rehusarse a aceptar la designación de una aerolínea y de rehusarse a otorgar la autorización de operación a la que se refiere el párrafo (2) de este Artículo, o el derecho de imponer dichas condiciones como considere necesario para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, siempre que la Parte no tenga prueba de que:
- (a) en el caso de una aerolínea designada por la República Checa:
- (i) la aerolínea está establecida en el territorio de la República Checa bajo los Tratados de la UE, y tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con las leyes de la Unión Europea.
 - (ii) un control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo y las autoridades aeronáuticas relevantes están claramente identificadas en la designación; y
 - (iii) la aerolínea cumple con las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación y otros estándares normalmente aplicados en la operación de servicios aéreos internacionales.
- (b) en el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:
- (i) la aerolínea tiene una Licencia de Operación válida y un Certificado de Operador Aéreo expedido por las autoridades aeronáuticas de la República Dominicana y que un control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercido y mantenido por la República Dominicana;
 - (ii) la aerolínea tiene su sede principal en el territorio de la República Dominicana; y
 - (iii) la aerolínea cumple con las disposiciones sobre Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación y otros estándares normalmente aplicados en la operación de servicios aéreos internacionales.
- (4) Cuando una aerolínea ha sido designada y autorizada de conformidad con este Artículo, podrá operar los servicios acordados para los cuales fue designada, en su totalidad o en parte, siempre que la aerolínea cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 4

Revocación y Suspensión de la Autorización de Operación

- (1) Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes tendrán el derecho a revocar una autorización de operación, o el de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo a una aerolínea designada por la otra Parte, o a imponer las condiciones temporal o permanentemente, que considere necesarias para el ejercicio de estos derechos, si:
- (a) en el caso de una aerolínea designada por la República de Checa:

- (i) la aerolínea no está establecida en el territorio de la República Checa bajo los Tratados de la UE o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con las leyes de la Unión europea; o
 - (ii) el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo no ejerce o mantiene un control regulatorio efectivo de la aerolínea, o las autoridades aeronáuticas relevantes no están claramente identificadas en la designación;
- (b) en el caso de una línea aérea designada por la República Dominicana:
- (i) La aerolínea no tiene una Licencia de Operación válida o un Certificado de Operador Aéreo expedido por la República Dominicana, o la República Dominicana no ejerce o mantiene un control regulatorio efectivo de la aerolínea; o
 - (ii) La aerolínea no tiene su sede principal de negocios en el territorio de la República Dominicana.
- (c) Una aerolínea no puede demostrar ante las autoridades aeronáuticas de la Parte que otorga esos derechos, que tiene las competencias para cumplir las condiciones demandadas por las leyes y regulaciones aplicadas por esas autoridades de conformidad con las disposiciones del Convenio y sus anexos; o
- (d) Una aerolínea deja de operar de conformidad con las condiciones prescritas por este Acuerdo.
- (2) A no ser que una acción inmediata sea esencial para evitar futuras violaciones a las leyes y regulaciones anteriormente mencionadas, los derechos enumerados en el párrafo (1) de este Artículo deberán ser ejercidos solo después de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. A menos que las autoridades aeronáuticas acuerden lo contrario, las consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes deberán iniciar dentro de sesenta (60) días a partir de la fecha de solicitud hecha por cualquiera de las autoridades aeronáuticas.

Artículo 5

Aplicación de las Leyes, Regulaciones y Procedimientos

- (1) Al entrar, permanecer o salir del territorio de una de las Partes, las leyes, regulaciones y procedimientos vigentes en su territorio, relativas a la operación y navegación de aeronaves, deben ser cumplidas por las aerolíneas de la otra Parte.
- (2) Las leyes, reglamentos y procedimientos vigentes en el territorio de una de las Partes relativas particularmente a la admisión a, estadía en, tránsito a través de, o salida desde su territorio, de pasajeros, tripulación, equipaje y carga, incluyendo correo, en materia de inmigración, pasaportes, aduanas, divisas, cuarentena, salud y medidas sanitarias y veterinarias, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, al equipaje, a la carga y al correo transportado en la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte, ya sea a la entrada, salida o mientras se encuentre dentro del territorio de dicha Parte.
- (3) En la aplicación de las regulaciones de aduanas, migración, cuarentena o similares, ninguna de las Partes deberá dar preferencia a sus propias o ninguna otra aerolínea, sobre una aerolínea de la otra Parte involucrada en servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6
Seguridad de la Aviación

- (1) De conformidad con sus derechos y obligaciones, en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integrante del presente Acuerdo.
- (2) Las Partes actuarán especialmente, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de 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 de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como de cualquier otro acuerdo multilateral relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes se adhieran.
- (3) Las Partes se prestarán mutuamente, previa 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 cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
- (4) En sus relaciones mutuas, las Partes se conducirán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y designadas como Anexos al Convenio. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de negocios o domicilio permanente en los territorios de las Partes o, en el caso de la República Checa, los operadores de las aeronaves que estén establecidos en su territorio bajo los Tratados de la UE y tengan Licencias de Operación válidas de conformidad con las leyes de la Unión Europea y los operadores de aeropuertos internacionales situados en sus territorios, actúen de conformidad a dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
- (5) Cada Parte acuerda que a sus operadores de aeronaves, les será requerido que acaten, para la entrada, la salida o la permanencia en el territorio de la otra Parte, las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil de conformidad con las leyes y regulaciones vigentes en ese país, incluyendo, en el caso de la República Checa, las leyes de la Unión Europea.
- (6) Cada Parte se asegurará de que se aplican efectivamente medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano y maletas, carga y provisiones para la aeronave, antes de o después del embarque o desembarque.
- (7) Cada Parte acogerá favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte para que tome medidas razonables de seguridad a fin de afrontar una amenaza determinada.

- (8) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de terminar rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.
- (9) Cuando una Parte tiene motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de treinta (30) días a partir de la fecha de expedición de dicha solicitud, esto será motivo para denegar, revocar o suspender autorizaciones de operación, imponer condiciones en las autorizaciones de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, a las aerolíneas designadas por la otra Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, cualquiera de las Partes puede tomar medidas transitorias previo a la expiración este período.

Artículo 7 **Seguridad Operacional**

- (1) Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia, y licencias expedidas o validadas de conformidad con las reglas y procedimientos de una Parte, incluyendo, en el caso de la República Checa, las leyes de la Unión europea, todavía en vigencia, deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte, para los propósitos de operar los servicios aéreos acordados, siempre que dichos certificados o licencias estén al menos en igual medida o por encima de los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio.
- (2) Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negarse a reconocer como válidos, para los propósitos de vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte o por cualquier otro Estado.
- (3) Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento, consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier área, relativas a la tripulación, aeronaves y operación de las aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de treinta (30) días a partir de la fecha de la presentación de dicha solicitud.
- (4) Si celebradas tales consultas, una de las Partes concluye que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente, normas de seguridad en cualquiera de las áreas que al menos igualen las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte las conclusiones correspondientes y las medidas que se consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas. La otra Parte adoptará las iniciativas correctivas adecuadas.

Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar o suspender la autorización de operación, así como de imponer condiciones a las mismas o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo a las aerolíneas designadas de la otra Parte, en el caso que

la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas en un plazo de quince (15) días o un período mayor según sea acordado.

- (5) Sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 del Convenio, queda convenido que toda aeronave operada por, o bajo contrato de arrendamiento en nombre de una aerolínea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección a bordo o alrededor de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte, para verificar tanto la validez de la documentación de la aeronave y de su tripulación, como la condición aparente de la aeronave y de sus equipos (denominado "*inspección de rampa*" en este Artículo), a condición de que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave, de conformidad con el Artículo 16 del Convenio.
- (6) Si dicha inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa dan lugar a:
 - (a) serias preocupaciones 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) serias preocupaciones de que hay una falta en el mantenimiento efectivo y la administración de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

La Parte que lleva a cabo la inspección de rampa deberá, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, estar en la libertad de concluir que los requerimientos bajo los cuales fueron emitidos el certificado o las licencias de la aeronave y de la tripulación de dicha aeronave, o que los requerimientos bajo los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales a o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad al Convenio.

- (7) En el caso de que el acceso con el propósito de realizar una inspección de rampa a una aeronave operada por, o en nombre de una aerolínea de una Parte, de conformidad con el párrafo (5) de este Artículo, sea negado por el representante de esa aerolínea, la otra Parte estará en la libertad de inferir que serias preocupaciones de las referidas en el párrafo (6) de este Artículo surgen, y conllevará a las conclusiones a las que se hace referencia en ese párrafo.
- (8) Cada parte se el derecho de suspender o variar la autorización de operación de una aerolínea de la otra Parte de manera inmediata, en el caso de que la primera Parte llegue a la conclusión, sea como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampa, una negación de acceso para la inspección de rampa, consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de una aerolínea.
- (9) Cualquier acción tomada por una de las Partes de conformidad con los párrafos (4) u (8) de este Artículo, deberá ser discontinuada, una vez que las bases que dieron lugar a dicha acción dejen de existir.
- (10) Cuando la República Checa haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte establecidos en este Artículo serán aplicados de forma igualitaria en lo concerniente a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas estándares de seguridad del otro Estado Miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de dicha aerolínea.

Artículo 8
Disposiciones Aduaneras, Impuestos y Tasas

- (1) Cada Parte eximirá a la aerolínea designada de la otra Parte, de las restricciones a las importaciones, derechos arancelarios, impuestos indirectos, tarifas de inspección y otros cargos y gravámenes nacionales y locales con respecto a las aeronaves, combustible, lubricantes, suministros técnicos, piezas de repuestos, incluyendo motores, equipo estándar de aeronave, provisiones de a bordo y alimentos (incluyendo licor, tabaco, bebidas y otros productos destinados a la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros artículos destinados al uso exclusivo de las operaciones o el servicio de la aeronave de la aerolínea designada de esa Parte operando los servicios convenidos, así como a boletos impresos, hojas de ruta aérea y cualquier material impreso que lleve el distintivo de la empresa y material publicitario habitual distribuido gratuitamente por dicha aerolínea.
- (2) Las exenciones concedidas en este Artículo, aplicarán a los artículos que se mencionan en el párrafo 1 del presente Artículo:
 - (a) introducidos al territorio de una Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte;
 - (b) retenidos a bordo de la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte desde su llegada hasta la salida del territorio de la otra Parte; y
 - (c) tomados y llevados a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las respectivas leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte, y que estén destinados para ser usados en la operación de los servicios convenidos, independientemente de que dichos artículos sean consumidos total o parcialmente dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, siempre y cuando dichos artículos no sean transferidos en el territorio de dicha Parte.
- (3) El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales, suministros y alimentos normalmente mantenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduanales de ese territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se proceda de acuerdo con las regulaciones de aduanas.
- (4) Las exenciones dispuestas por este Artículo también deberán aplicar en lo concerniente a suministros técnicos para consumo, piezas de repuestos incluyendo motores y el equipo habitual de las aeronaves, en situaciones donde la línea aérea designada de cualquiera de las Partes haya hecho arreglos con otras aerolíneas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte, siempre que esa otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones de esa otra Parte. Dichos préstamos y transferencias deberán ser declarados por la aerolínea a las autoridades aduanales correspondientes.
- (5) Nada en este Acuerdo será un obstáculo para que la República Checa imponga, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles, tasas o cargos al combustible suministrado en su territorio para uso en una aeronave de una aerolínea designada por la República Dominicana que opera entre un punto en el territorio de la República Checa y

otro punto en el territorio de la República Checa o en el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

Artículo 9

Uso de Aeropuertos e Instalaciones para la Aviación

- (1) Las tasas impuestas en el territorio de una de las Partes a la aerolínea designada de la otra Parte, por concepto de uso de aeropuertos, aeronavegación y otras instalaciones, no deberán ser más altas que las que serían pagadas por cualquier otra aeronave de la misma clase utilizada en servicios aéreos internacionales similares.
- (2) En el uso de aeropuertos, vías aéreas, servicios de tráfico aéreo e instalaciones asociadas bajo su control, ninguna de las Partes deberá dar preferencia a sus propias aerolíneas o a ninguna otra aerolínea, por sobre una aerolínea de la otra Parte utilizada en servicios aéreos internacionales similares.
- (3) Cada Parte motivará consultas relativas a los cargos a los usuarios, entre sus autoridades impositivas competentes y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones ofrecidas por esas autoridades impositivas, y donde sea factible, a través de organismos representativos de esas aerolíneas. Una notificación razonable de cualquier propuesta de cambio en dichos cargos deberá ser hecha con antelación a las aerolíneas, para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios. Cada Parte motivará además, que sus autoridades impositivas competentes y las aerolíneas intercambien información concerniente a dichos cargos.

Artículo 10

Tránsito Directo

Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán sujetos a no más que una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo deberán estar exentos de aranceles aduanales y otros impuestos similares.

Artículo 11

Venta de Servicios y Transferencia de Fondos

- (1) De conformidad con las respectivas leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la primera Parte, la aerolínea designada de la otra Parte tendrá el derecho de vender libremente sus servicios de transporte aéreo en el territorio de la primera Parte, ya sea directamente o a su discreción, a través de sus agentes, y cualquier persona estará en la libertad de comprar dichos servicios en la moneda local o en una moneda de libre cambio normalmente comprada por los bancos en dicho territorio.
- (2) Las aerolíneas designadas de las Partes tendrán el derecho a convertir y remitir a su país de origen los ingresos excedentes fruto de las ventas locales, obtenidos en el territorio de la otra Parte por los servicios de transporte aéreo, en una moneda convertible libremente. La conversión y remisión deben ser permitidas de manera ágil, sin restricciones, a la tasa de cambio de moneda extranjera aplicable a dichas transacciones, el día en que es hecha la transferencia. En el caso de que el sistema de tasa de mercado de cambio extranjero no esté establecido, la conversión y remisión serán realizadas sin restricciones, sobre la base de la tasa de cambio oficial aplicable en la fecha que se realiza la transferencia. Esta transferencia deberá realizarse sin demora y no estará sujeta a ningún impuesto, excepto los

cargos normales por servicio cobrados por los bancos por dichas transacciones, y las reglas normalmente aplicadas a las mismas.

- (3) En caso de que los pagos entre las Partes estén regulados por un acuerdo especial, se aplicará dicho acuerdo.

Artículo 12 **Tarifas**

- (1) Las tarifas por los servicios acordados deberán ser establecidas por las aerolíneas designadas de ambas Partes a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo intereses de usuarios, costos de operación, características del servicio, beneficios razonables y otras consideraciones comerciales en el mercado.
- (2) Las tarifas establecidas en el párrafo (1) de este Artículo no deberán ser sometidas para propósitos de aprobación, sino solo para registro de la aerolínea designada de una Parte ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Independientemente de lo anterior, cada una de las Partes tendrá el derecho a intervenir para:
 - (a) Prevenir prácticas o tarifas excesivas o discriminatorias.
 - (b) Proteger a los consumidores contra tarifas excesivamente altas o restrictivas producto del abuso de una posición dominante; y
 - (c) Proteger a las aerolíneas en lo concerniente tarifas artificialmente bajas, debido a subsidios o financiamientos directos o indirectos, o donde exista evidencia de un intento de eliminar la competencia.
- (3) La aerolínea designada de una de las Partes deberá suministrar, a solicitud, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, información relativa a la fijación de las tarifas, en la manera y formato prescritos por dichas autoridades.

Artículo 13 **Capacidad**

- (1) Deberá existir oportunidad justa y equitativa para las aerolíneas designadas de las Partes, para operar los servicios aéreos en cualquier ruta especificada en el Anexo a esta Acuerdo.
- (2) Al operar los servicios acordados, la aerolínea designada de cada una de las Partes deberá tomar en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte para no afectar indebidamente los servicios que esta última provee en su totalidad o en parte de las mismas rutas.
- (3) Los servicios acordados ofrecidos por las aerolíneas designadas de las Partes deberán tener una relación estrecha con los requerimientos del público que usa los servicios de transporte en las rutas especificadas, y deberán tener como una de sus prioridades la provisión, a un Coeficiente de Ocupación razonable ($Load\ Factor\ (LF) = \frac{Asientos\ Vendidos}{Asientos\ Ofrecidos}$), de la capacidad adecuada para cumplir con los requerimientos actuales y razonablemente anticipados, para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, provenientes de o con destino hacia el territorio de la Parte que designa la aerolínea. La provisión del transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, tanto embarcados como desembarcados en puntos de las rutas especificadas en los territorios de los Estados, excepto el que designa la aerolínea, deberá efectuarse de conformidad con los principios generales a los que la capacidad debe estar relacionada:

- (a) los requerimientos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte que ha designado la aerolínea;
- (b) los requerimientos de tráfico del área por los que pasan los servicios acordados, después de tomar en cuenta los otros servicios establecidos por las aerolíneas de los Estados comprendidos en la zona; y
- (c) los requerimientos de operación de una aerolínea.

Artículo 14
Código Compartido

- (1) Al operar u ofrecer servicios aéreos en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá entrar en acuerdo de código compartido y bloqueo de espacio con:
 - (a) una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;
 - (b) una aerolínea o aerolíneas de una tercera Parte. En caso de que una tercera Parte no autorice o permita arreglos comparables entre las aerolíneas de esa Parte y otras aerolíneas en servicio hacia, desde y vía de dicho tercer Estado, las autoridades aeronáuticas de la Parte interesada tienen el derecho de no aceptar tales arreglos.
- (2) Las disposiciones anteriores están, sin embargo, sujetas a la condición de que todas las aerolíneas que operan bajo dichos arreglos:
 - (a) tienen los derechos de tráfico correspondientes y cumplen las disposiciones de este Acuerdo;
 - (b) cumplen con los requisitos aplicados para tales arreglos establecidos por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes;
 - (c) suministran a los consumidores información apropiada sobre los arreglos de código compartido y bloqueo de espacio.
- (3) Se requiere de las aerolíneas, someter los arreglos de código compartido y bloqueo de espacio ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos treinta (30) días antes de su fecha de introducción propuesta. Tales arreglos de código compartido y bloqueo de espacio, están sujetos a aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo 15
Itinerarios

- (1) Una aerolínea designada por una de las Partes deberá someter a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte para su registro, por lo menos con treinta (30) días de anticipación, los itinerarios de los servicios que pretende ofrecer, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, horarios, configuración y cantidad de asientos que estarán disponibles al público, y el período de validez del mismo. Igual procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.
- (2) Si la aerolínea designada desea operar vuelos adicionales además de los establecidos en los itinerarios, deberá solicitar permiso a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud deberá ser sometida usualmente por lo menos quince (15) días laborables antes de la realización de dichos vuelos.

Artículo 16
Servicios Intermodales

La aerolínea designada de cada Parte tendrá el derecho de emplear, en conexión con los servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes, o en terceros países. La línea aérea designada puede elegir efectuar su propio transporte terrestre si lo desea, o bien proporcionarlo a través de acuerdos, incluyendo de código compartido, con otros transportistas de superficie, sujetos a las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la Parte interesada. Los servicios intermodales podrán ofrecerse a un precio único que englobe el transporte aéreo y terrestre combinados, a condición de que los pasajeros y los transportistas sean informados en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.

Artículo 17
Representación de la Aerolínea

- (1) La aerolínea designada de una Parte tendrá la facultad, de conformidad con las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte en lo concerniente a entrada, residencia y empleo, y sobre la base de la reciprocidad, de traer y mantener en el territorio de la otra Parte, a su representante comercial, personal técnico y otros especialistas razonablemente necesarios para la operación de los servicios acordados.
- (2) Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la otra Parte.
- (3) Sujeto a las leyes y regulaciones vigentes en su territorio respectivo, las aerolíneas designadas de ambas Partes tendrán el derecho de establecer en el territorio de la otra Parte, una oficina o varias oficinas para la promoción y venta de los servicios de transporte aéreo.

Artículo 18
Servicios de Asistencia en Tierra

Sujeto a las leyes y regulaciones vigentes en el territorio de la Parte respectiva, incluidas las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI, contenidas en los Anexos 6 y 17, y en el caso de la República Checa, las leyes de la Unión Europea, cada aerolínea designada tendrá el derecho de realizar en el territorio de la otra Parte, sus propios servicios de asistencia en tierra (autoasistencia) o, a su opción, el derecho a seleccionar entre proveedores competentes que ofrecen dichos servicios en su totalidad o parcialmente, a menos que ello sea evidentemente impracticable en virtud de las disposiciones de las normas nacionales, y también, cuando esté limitado por las consideraciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación en los aeropuertos. Donde las leyes y regulaciones limiten o imposibiliten la autoasistencia y donde no haya competencia efectiva entre los suplidores que ofrecen tales servicios, cada aerolínea designada será tratada sobre una base no discriminatoria, en lo concerniente al acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra provistos por un suplidor o varios suplidores.

Artículo 19
Suministro de Información

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, informes estadísticos periódicos o información similar relacionada con el tráfico transportado por la aerolínea designada en las rutas especificadas en el presente Acuerdo, que pueda ser

razonablemente necesaria para el propósito de revisar la operación de los servicios acordados.

Artículo 20 **Consultas**

- (1) Las autoridades aeronáuticas de las Partes tendrán comunicación, que puede ser a través de discusiones o por correspondencia, para asegurar una cooperación estrecha en todos los asuntos que afecten la implementación del presente Acuerdo.
- (2) Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento, solicitar consultas para tratar cualquier problema relacionado con el presente Acuerdo. Dichas consultas deberán iniciar en un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción del requerimiento de la otra Parte, salvo acuerdo contrario de las Partes.

Artículo 21 **Enmiendas**

- (1) Si cualquiera de las Partes considera conveniente la modificación de cualquier disposición de este Acuerdo y hay acuerdo entre las Partes, las modificaciones al Acuerdo deberán entrar en vigencia sesenta (60) días después de la entrega de las últimas notas diplomáticas que confirmen que los trámites constitucionales requeridos para la aprobación de esa enmienda se han cumplido.
- (2) En caso de que entre en vigencia un Convenio Multilateral General relacionado con el transporte aéreo internacional y que afecte las relaciones entre las dos Partes, el presente Acuerdo deberá ser modificado para que se adecúe a las disposiciones de dicho Convenio Multilateral, en la medida en que esas disposiciones han sido aceptadas por ambas Partes.

Artículo 22 **Resolución de Controversias**

- (1) Si surge cualquier controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán, en primer lugar, intentar solucionarla mediante negociaciones bilaterales.
- (2) Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, pueden, a solicitud de cualquiera de las Partes, someter la disputa ante un Tribunal de tres árbitros, uno a ser designado por cada Parte, y el tercero a ser designado de común acuerdo por los dos árbitros designados con anterioridad, siempre que dicho tercer árbitro no sea un nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte deberá nombrar un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la nota diplomática enviada por cualquiera de las Partes a la otra Parte, solicitando el arbitraje de la disputa por parte de dicho Tribunal, y el tercer árbitro deberá ser nombrado en los siguientes sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no designa su propio árbitro dentro de sesenta (60) días o si el tercer árbitro no es nombrado dentro del plazo especificado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, que nombre uno o más árbitros.

- (3) El tribunal arbitral tomará sus decisiones por mayoría de votos. Cada Parte deberá cubrir los costos del árbitro que ha nombrado, así como los gastos de su representación en los procedimientos de arbitraje. Los costos del tercer árbitro y cualquier otro costo deberá ser cubierto en partes iguales por las Partes. En todos los demás aspectos, el tribunal arbitral determinará sus propios procedimientos.
- (4) Las Partes se comprometen a garantizar cualquier decisión tomada en virtud del párrafo 3 de este Artículo.

Artículo 23
Registro

El presente Acuerdo y cualquier enmienda subsiguiente al mismo, deberán ser registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24
Terminación

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En dicho caso, el presente Acuerdo terminará doce (12) meses posteriores a la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada con el consentimiento de la otra Parte, antes de la expiración del plazo citado. En ausencia de acuse de recibo de la otra Parte, la notificación se considerará como entregada, catorce (14) días después de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25
Entrada en Vigor

Cada Parte notificará a la otra Parte, mediante nota diplomática, que las formalidades constitucionalmente requeridas en sus respectivos países para la aprobación de este Acuerdo han sido satisfechas. Este Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la entrega de la última de esas dos notificaciones.

Hecho en Nassau a los siete (07) días del mes de diciembre del 2016, en tres originales en los idiomas español, checo e inglés, siendo todos ellos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación, la versión en inglés prevalecerá.

POR LA REPÚBLICA DOMINICANA

POR LA REPÚBLICA CHECA

Anexo

Sección I

Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República Checa:

Puntos en la República Checa	Puntos Intermedios	Puntos en la República Dominicana	Puntos Más Allá
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

Sección II

Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la República Dominicana:

Puntos en la República Dominicana	Puntos Intermedios	Puntos en la República Checa	Puntos Más Allá
Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto	Cualquier punto

Notas:

1. Las rutas pueden ser operadas en cualquier dirección.
2. Las líneas aéreas designadas de las Partes pueden, en cualquier o en todos los vuelos:
 - (a) omitir hacer escala en cualquiera de los puntos arriba mencionados, siempre y cuando los servicios acordados en esas rutas comiencen en el punto en el territorio de la otra Parte que designa la aerolínea;
 - (b) combinar diferentes números de vuelos dentro de una operación de aeronave;
 - (c) transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto; y
 - (d) servir los puntos intermedios, puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier orden.
- (3) Las referencias en este Acuerdo a nacionales de la República Checa deberán ser interpretadas como refiriéndose a ciudadanos de los Estados Miembros de la Unión Europea. Las referencias en este Acuerdo a aerolíneas de la República Checa deberán ser interpretadas como referencias a aerolíneas designadas por la República Checa.