

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SURINAM

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

Deseando promover un sistema internacional de aviación basado en una competencia leal entre las aerolíneas en el mercado con la mínima interferencia y regulación gubernamental;

Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público viajero y transportista una variedad de opciones de servicio, a los precios más bajos que no sean discriminatorios y no constituyan abuso de posición dominante, y que deseen animar a las aerolíneas individuales a desarrollar y aplicar precios innovadores y competitivos;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su grave preocupación por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afecta negativamente la explotación del transporte aéreo y socava la confianza pública en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, salvo que se indique lo contrario en el presente Acuerdo, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil y, en el caso de la República de Surinam, el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo y sus modificaciones;
3. "Transporte aéreo" significa el transporte público por avión de pasajeros, equipaje, carga, y correo, por separado o de forma combinada, no regulares o chárteres, por remuneración o alquiler;
4. "Aerolínea de una Parte" significa una aerolínea que ha recibido su Certificado de Operador Aéreo (AOC) y tiene su principal lugar de negocios en el territorio de esa Parte;
5. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, y comprende:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor con arreglo al Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - b. cualquier Anexo o cualquier enmienda a éste adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que dicho Anexo o enmienda sea efectivo para ambas Partes en un momento dado;
6. "Costo total" significa el costo de prestar el servicio más un cargo razonable por gastos administrativos generales;
7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) en el transporte aéreo, incluido el transporte terrestre en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluidos sus agentes, y las condiciones que regulen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cargo;
9. "Escala para fines no comerciales" significa un aterrizaje para cualquier fin distinto de embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

10. Los términos "Territorio" y "Soberanía" en relación a un Estado se aplicarán tal como se describen en los Artículos (2) y (1) del Convenio, y se leerá como sigue:

Territorio: se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado";

Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio";

11. "Cargo al usuario" significa un cargo impuesto a las aerolíneas por la prestación de servicios o instalaciones aeroportuarias, medioambientales, de navegación aérea o de seguridad aérea, incluidos los servicios e instalaciones relacionados;

12. "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

13. "Transporte intermodal" significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte terrestre de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;

Artículo 2 **Concesión de Derechos**

1. Cada Parte concede a las otra Parte para la operación del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de las otras Partes los siguientes derechos:

- a. el derecho a volar por su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho a hacer paradas en su territorio con fines no comerciales;
- c. el derecho a efectuar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:
 - (i) para las aerolíneas de la República de Surinam, desde puntos en Surinam vía puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en la República Dominicana y más allá;
 - (ii) para las aerolíneas de la República Dominicana, desde puntos en la República Dominicana vía puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en Surinam y más allá; y
- d. los derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada aerolínea podrá, en todos sus vuelos o cualesquiera de estos, a su discreción:

- a. realizar vuelos en una o ambas direcciones;
- b. combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
- c. servir puntos intermedios y puntos más allá de los puntos en el territorio de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto;
- f. servir puntos en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público a través de los mismos;
- g. hacer escala en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. efectuar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se origina dicho tráfico dentro de las rutas anteriormente mencionadas;

sin limitación de dirección o geográfica y sin pérdida de ningún derecho especificado en este Acuerdo, siempre que el transporte sea parte de un servicio que sirva a un punto en el país de la aerolínea.

3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, toda aerolínea de una Parte podrá efectuar transporte aéreo internacional sin limitación alguna de cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves explotadas, siempre que, en dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el país de la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte hasta la patria de la aerolínea es una continuación del transporte desde más allá de tal punto.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se considerará que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte los derechos para embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correos transportados a título de indemnización y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.

Artículo 3 **Autorización**

1. Cada Parte, al recibir las solicitudes de una aerolínea de la otra Parte, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos, concederá las autorizaciones y permisos apropiados con el mínimo retraso procesal, siempre que:
 - a. En el caso de la República Dominicana, la Parte que designe es responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo ejerce y mantiene un control regulatorio efectivo de la aerolínea y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y la aerolínea designada esté constituida y certificada con arreglo a las leyes de la Parte que designe y tenga su sede principal en el territorio de la Parte que designe;
 - b. En el caso de Suriname, la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenecen a esta Parte, los nacionales de esta Parte o a ambos;
2. La aerolínea está calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que examina la solicitud o solicitudes; y
3. La otra Parte mantiene y administra las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 4 **Revocación de Autorización**

1. Cualquier Parte podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de una aerolínea cuando:
 - a. esa aerolínea no es una aerolínea de la otra Parte en virtud del Artículo 1 (4);
 - b. dicha aerolínea no ha cumplido con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo;
 - c. En el caso de la República Dominicana, la aerolínea designada no está establecida, constituida y autorizada de conformidad a las leyes y reglamentos de la Parte que la designa y no tiene su principal lugar de negocios en su territorio nacional y el control reglamentario efectivo de la aerolínea no sea ejercido y mantenido por la Parte responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación.
 - d. En el caso de Surinam, la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no pertenecen a esta Parte, los nacionales de esta Parte o ambos;
2. A menos que sea indispensable una acción inmediata para evitar que persista el incumplimiento al párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán únicamente previa consulta con la otra Parte.
3. Este Artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes a retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones a la autorización de explotación o al permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 (Seguridad) o 7 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 5 **Aplicación de Leyes**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión en su territorio o salida de él de aeronaves que realicen navegación aérea internacional, o al funcionamiento y navegación de dichas aeronaves dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar, cuando se salga del territorio de la primera Parte o mientras se encuentre en él.
2. Al entrar, permanecer, o salir del territorio de una Parte, entrar en él o salir de él, sus leyes y reglamentos relativos a la entrada en su territorio o salida de él de pasajeros, tripulantes o carga en aeronaves (incluidas las normas relativas a la entrada, el despacho de aduanas, la seguridad aérea, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso del correo, las normas postales) serán cumplidas por los pasajeros, la tripulación o la carga de las aerolíneas de la otra Parte, o en su nombre.

Artículo 6 **Seguridad**

1. Cada Parte reconocerá como válidos, a los efectos de la explotación del transporte aéreo previsto en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidos o validados por la otra Parte y aún vigentes, siempre que los requisitos de esos certificados o licencias sean al menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse en virtud del Convenio. No obstante, cada una de las Partes podrá negarse a reconocer como válidos para el vuelo sobre su propio territorio los certificados de competencia y licencias expedidos o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.
2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre las normas de seguridad que mantenga la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, las aeronaves y la explotación de la aerolínea de esa otra Parte.
3. Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra no mantiene y administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estas esferas que sean al menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse con arreglo al Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a estas normas mínimas de la OACI, y la otra Parte adoptará las medidas correctivas adecuadas.
4. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, imponer condiciones a la autorización de explotación o al permiso técnico de una aerolínea o de aerolíneas de la otra Parte en caso de que ésta no adopte las medidas correctivas adecuadas dentro de un plazo razonable y tome medidas inmediatas, antes de las consultas, en cuanto a la aerolínea o aerolíneas, si la otra Parte no mantiene y administra las normas mencionadas y una acción esencial sea inmediata para evitar que se produzcan nuevos incumplimientos.

Artículo 7 **Seguridad de la Aviación**

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho 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, hecho 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 10 de marzo, 1991, o cualquier otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que se adhieran ambas Partes.
2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria, previa solicitud, para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulantes, y de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas apropiadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio social o residencia

permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y mientras permanezcan en el territorio de esa otra Parte y adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje y artículos personales, así como la carga y los equipos ordinarios de aeronaves, antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también dará consideración favorable a toda solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de incautación ilícita de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulantes, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin rápidamente y seguramente a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones del presente Artículo relativas a la seguridad de la aviación, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio en los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de que expire el plazo de 15 días.

Artículo 8 **Oportunidades Comerciales**

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán el derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte, a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del transporte aéreo.

2. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte aspectos administrativos, comerciales, técnicos, operativos, y otro personal especializado necesario para el transporte aéreo.

3. Cada Parte Contratante permitirá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante que operen en su territorio, sobre la base de reciprocidad y cuando estén disponibles, realizar su propia asistencia en tierra ("autoasistencia") y, a su elección, disponer de los servicios prestados por uno o varios proveedores debidamente autorizados. Cuando las leyes, disposiciones regulatorias o contractuales de cada Parte Contratante limiten o excluyan la autoasistencia, cada Parte Contratante tratará a una aerolínea designada sobre una base no discriminatoria en lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores debidamente autorizados.

4. El ejercicio de los derechos previstos en el apartado 1 estará sujeto únicamente a las limitaciones físicas o operativas resultantes de consideraciones de seguridad o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

5. Una aerolínea de una Parte podrá comprometerse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, salvo como pueda ser dispuesto específicamente por las regulaciones chárter de país en los cuales los chárter se originan, que se refiere a la protección de los fondos de los pasajeros y a la cancelación de los pasajeros y los derechos de reembolso. Cada aerolínea tendrá derecho a vender ese transporte, y cualquier persona tendrá libertad para comprar tal transporte, en monedas libremente convertibles.

6. Cada aerolínea tendrá derecho a convertir y transferir a su país y, salvo que sea incompatible con la legislación o reglamentación generalmente aplicable, a cualquier otro país o países de su elección, a solicitud, los ingresos locales superiores a las sumas desembolsadas localmente. La conversión y el envío se permitirán sin demora, sin restricciones ni gravámenes en relación con ellos al tipo de cambio aplicable a las transacciones corrientes y al envío en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de envío.

7. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Parte.

8. Al prestar o mantener los servicios autorizados en virtud del presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una Parte podrá celebrar acuerdos de comercialización cooperativa tales como acuerdos de espacio bloqueado, código compartido o arrendamiento con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes; y
- b. una o varias aerolíneas de un tercer país;

siempre que todos los participantes en tales acuerdos (i) posean la autoridad apropiada y (ii) cumplan los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.

9. Se permitirá a las aerolíneas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, sin restricción alguna, emplear en relación con el transporte aéreo internacional cualquier tipo de transporte de superficie para carga con destino a o desde cualquier punto del territorio de las Partes o de terceros países, incluyendo todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y transportar carga, bajo control aduanero en virtud de las leyes y reglamentos aplicables. Se otorgará a dicha carga, transportadas en la superficie o por vía aérea, acceso a las instalaciones y servicios aduaneros de aeropuerto. Las aerolíneas pueden optar por realizar su propio transporte de superficie o mediante acuerdos con otras transportistas de superficie, incluidos los servicios de superficie operados por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Esos servicios de carga intermodal podrán ofrecerse a un precio único, por el transporte combinado aéreo y terrestre, siempre que los expedidores no reciban información errónea sobre dicho transporte.

Artículo 9 **Derechos de Aduanas y Cargos**

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las aerolíneas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos los motores), almacenes de aeronave (incluyendo pero no limitado a tales artículos de alimentos, bebidas y licores, tabaco, y otros productos destinados a la venta o al uso por pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), así como otros artículos destinados o utilizados exclusivamente en relación con la operación o mantenimiento de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional serán exentos, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre bienes y gravámenes sobre el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y derechos y cargos similares que sean (a) impuestos por las autoridades nacionales, y (b) no basadas en el coste de los servicios prestados, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, tasas y cargos a que se refiere el apartado 1 del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el coste del servicio prestado:

- a. Provisiones de a bordo introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en la salida de aeronaves de una aerolínea de la otra Parte que realice transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas suministros vayan a ser utilizadas en una parte del viaje efectuada sobre el territorio de la Parte en que se embarquen;
- b. equipos terrestres y piezas de repuesto (incluidos los motores) introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una aerolínea de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional;
- c. combustibles, lubricantes y suministros técnicos fungibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para ser utilizados en aeronaves de una aerolínea de la otra Parte que realice transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje efectuada sobre el territorio de la Parte en que se embarquen; y
- d. material promocional y publicitario introducido o suministrado en el territorio de una Parte y transportado, dentro de límites razonables, para uso en aeronaves de salida de una aerolínea de la otra Parte que realice transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos materiales vayan a ser utilizados en una parte del viaje efectuada sobre el territorio de la Parte en que se embarquen.

3. Los equipos y suministros mencionados en los apartados 1 y 2 de este Artículo podrán estar sometidos a la supervisión o al control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo también serán aplicables cuando las aerolíneas de una Parte hayan contratado con otra aerolínea, que igualmente se beneficie de esas

exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte de los elementos especificados en los apartados 1 y 2 del presente Artículo.

Artículo 10 **Cargos al Usuario**

1. Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades u organismos competentes de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte serán justas, razonables, no discriminatorias injustificadamente y equitativamente repartidas entre las categorías de usuarios. En todo caso, cargos al usuario se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se calculen dichos derechos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las aerolíneas de la otra Parte podrán reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que supone para las autoridades u organismos competentes en materia de cobro para proporcionar el aeropuerto adecuado, el medio ambiente del aeropuerto, navegación aérea, instalaciones y servicios de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Tales cargos pueden incluir un rendimiento razonable sobre los activos, después de la amortización. Las instalaciones y servicios por los cuales los cargos son hechos deberán proporcionarse sobre una base eficiente y económica.

3. Cada Parte fomentará consultas entre las autoridades u organismos competentes de recaudación en su territorio y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones, y animará a las autoridades u organismos competentes de recaudación y a las aerolíneas a intercambiar la información que pueda ser necesaria para permitir una revisión exacta de la razonabilidad de los cargos con arreglo a los principios de los apartados 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades competentes recaudatorias de tarifas a suministrar a los usuarios con antelación razonable cualquier propuesta de modificación de los cargos, a fin de que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de que los cambios sean hechos.

4. Ninguna Parte podrá ser considerada, en los procedimientos de solución de controversias de acuerdo al Artículo 14, estar en violación de una disposición del presente Artículo, a menos que (a) no realice una revisión del cargo o práctica que sea objeto de la denuncia de la otra Parte dentro de un período de tiempo razonable; o (b) tras dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

Artículo 11 **Competencia Leal**

1. Cada Parte permitirá oportunidades justas y equitativas a las aerolíneas de ambas Partes para competir en proporcionar el transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basándose en consideraciones comerciales en el mercado. De conformidad con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad de los servicios, o el tipo o tipos de aeronaves explotados por las aerolíneas de la otra Parte, salvo que lo exijan razones aduaneras, técnicas, operativas o medioambientales en condiciones uniformes conformes con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las aerolíneas de la otra Parte un requisito de primer rechazo, una tasa de elevación, una tasa de no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Ninguna Parte exigirá la presentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos por parte de las aerolíneas de la otra Parte para su aprobación, salvo que se exija sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o que puedan estar específicamente autorizadas este Acuerdo. Si una Parte requiere documentos a efectos de información, deberá reducir al mínimo la carga administrativa que supone para los intermediarios del transporte aéreo y las aerolíneas de la otra Parte el cumplimentar los requisitos y procedimientos.

Artículo 12 **Precios**

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo sean establecidos por las aerolíneas de ambas Partes sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. prevención de precios o prácticas excesivamente discriminatorias;
- b. protección de los consumidores de precios excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y

- c. protección de las aerolíneas de precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas públicas directas o indirectas.
2. Cualquier Parte podrá exigir que se notifiquen o se presenten a sus autoridades aeronáuticas los precios a ser cargados de o hacia su territorio por las aerolíneas de la otra Parte. La notificación de presentación por las aerolíneas podrá ser exigida a más tardar en el momento de la oferta inicial de un precio, independientemente de la forma, electrónica o no, en que se ofrezca el precio.
3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales para impedir la iniciación o continuación de un precio propuesto para ser cobrado o cobrado por (i) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (ii) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional sobre una base interlineal o intralineal. Si cualquier Parte considera que tal precio es incompatible con las consideraciones enunciadas en el párrafo 1 de este Artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte los motivos de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán para obtener la información necesaria para una resolución razonada del asunto. Si las Partes llegan a un acuerdo sobre un precio para el que se ha dado aviso de insatisfacción, cada una de ellas hará todo lo posible por poner en práctica dicho acuerdo. Sin dicho acuerdo mutuo, el precio entrará en vigor o continuará vigente.

Artículo 13 **Doble Tributación**

1. Los beneficios obtenidos por una aerolínea de una Parte en la operación en tráfico internacional de aeronaves sólo serán gravables en el territorio donde tenga su sede la aerolínea.
2. Para los efectos de este Artículo, las ganancias de la operación en tráfico internacional de aeronaves incluyen las ganancias derivadas de la venta de aeronaves operadas en tráfico internacional.
3. Las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente Artículo se aplicarán también a los beneficios derivados de la participación en un consorcio, una empresa conjunta o una agencia internacional.

Artículo 14 **Vuelos No Regulares / Chárter**

1. Sujeto a las leyes y reglamentos de cada Parte, las aerolíneas de cada Parte podrán transportar pasajeros tipo chárter - (y su equipaje acompañante) tráfico internacional y/o carga (incluyendo, pero no limitado a una combinación de pasajero/carga).
2. Cada Parte, sujeto a la reciprocidad, responderá sin demora, dentro de los plazos establecidos por las autoridades aeronáuticas de las Partes, a las solicitudes de operaciones no regulares o chárter efectuados por las aerolíneas debidamente autorizadas por la Parte interesada.
3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de Leyes y Reglamentos, Reconocimiento de Certificados y Licencias, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Cargos al Usuario, Derechos de Aduana y otros Cargos, Consultas y todos los otros Artículos pertinentes de este Acuerdo también se aplicarán a los vuelos no regulares o chárter operados por las aerolíneas de una Parte hacia y desde el Territorio de la otra Parte.

Artículo 15 **Consultas**

Cualquier Parte podrá solicitar en cualquier momento consultas, por vía diplomática, relativas al presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en la fecha más temprana posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo que se acuerde lo contrario.

Artículo 16 **Solución de Controversias**

1. Cualquier controversia que surja en virtud del presente Acuerdo, con excepción de las que puedan surgir en virtud del Artículo 12 (Precios), que no se resuelva dentro de los 30 días siguientes a la fecha establecida para las consultas de conformidad con una solicitud de consultas de conformidad con el Artículo 14, procurará en primer lugar resolverla mediante negociación, o por acuerdo de las

Partes, para que la decisión llegue a una persona u organismo. Si las Partes no lo acuerdan, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos que solicita que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje será realizado por un tribunal de tres árbitros que quedará constituido de la siguiente manera:

- a. En un plazo de 30 días a partir de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. En un plazo de 60 días a partir del nombramiento de estos dos árbitros, éstos designarán de común acuerdo un tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal arbitral;
- b. Si cualquier Parte no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no es nombrado, de conformidad con el inciso a del presente párrafo, cualquier Parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, será nombrado por el Vicepresidente con más rango y que no haya sido descalificado por ese motivo.

3. El tribunal arbitral tendrá derecho a decidir sobre la extensión de su jurisdicción en virtud del presente Acuerdo y, salvo que las Partes acuerden otra cosa, establecerá sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez constituido, podrá recomendar, a petición de cualquiera de las Partes, medidas provisionales en espera de su decisión definitiva. Si una de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, se celebrará una conferencia para determinar los temas concretos que deben arbitrarse y los procedimientos específicos que han de seguirse a más tardar 15 días después de la constitución del tribunal.

4. Salvo otra cosa sea acordada por las Partes o indicado por el tribunal, la declaración de demanda se presentará en un plazo de 45 días a partir del momento en que el tribunal esté plenamente constituido, y la declaración de defensa se presentará 60 días después. Toda respuesta del reclamante se presentará en el plazo de 30 días a partir de la presentación de la contestación. Toda respuesta del demandado se presentará en el plazo de 30 días a partir de la fecha de la misma. Si una de las Partes lo solicita o el tribunal lo estima oportuno, éste celebrará una vista pública en un plazo de 45 días a partir del último escrito presentado.

5. El tribunal tratará de dictar una resolución por escrito en un plazo de 30 días a partir de la conclusión de la vista pública o, si no se celebra ninguna vista pública, después de que se haya presentado el último escrito. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes podrán presentar solicitudes de interpretación de la decisión en un plazo de 15 días a partir de su emisión y cualquier interpretación que se haga deberá emitirse dentro de los 15 días siguientes a dicha solicitud.

7. Cada Parte dará, en la medida en que lo permita su legislación nacional, pleno efecto a cualquier decisión o fallo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos por igual entre las Partes. Los gastos en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos previstos en el párrafo 2b de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 17 **Enmiendas**

1. Este Acuerdo podrá ser modificado, por escrito, por las Partes en cualquier momento.
2. Si, después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, ambas Partes forman parte de un acuerdo multilateral que trate de cuestiones comprendidas en este Acuerdo, ellas se consultarán para determinar si debe modificarse este Acuerdo y en qué medida.
3. Las enmiendas a este Acuerdo entrarán en vigor cuando sean confirmadas por un canje de notas diplomáticas.

Artículo 18 **Terminación**

Cualquier Parte podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo se rescindirá a medianoche (en el lugar de recepción de la

notificación a la otra Parte) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que el anuncio sea retirado por acuerdo de las Partes antes de que finalice dicho plazo.

Artículo 20
Registro en la OACI

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 20
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor tras un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirmen que se han completado todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en Kuala Lumpur, Malasia, el 23 de octubre de 2024, en dos ejemplares originales, en español, neerlandés e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto inglés.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA**



H.E. HÉCTOR PORCELLA DUMAS
Presidente de la Junta de Aviación Civil
de la República Dominicana

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE SURINAM**



S.E. URAIQIT H. RAMSARAN
Ministro de Transporte, Comunicaciones
y Turismo.