

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO  
ENTRE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA  
Y LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS

Representantes de las autoridades aeronáuticas de la República Dominicana y la República de Honduras, se reunieron en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el 17 de julio de 2024, con el propósito de tratar diversos temas relacionados a los servicios aéreos entre ambos Estados, y mejorar las oportunidades comerciales de las líneas aéreas designadas.

Las negociaciones se desarrollaron en un ambiente cordial y amistoso donde ambas delegaciones acordaron finalizar e inicialar un Acuerdo de Servicios Aéreos, en lo adelante "ASA" (Adjunto II) y firmar un Memorándum de Entendimiento entre las autoridades de aviación civil de la República Dominicana y de la República de Honduras para el establecimiento de relaciones aerocomerciales entre ambas Partes. Las delegaciones acordaron recomendar a sus respectivos Gobiernos que firmen el ASA a la mayor brevedad posible. El lugar y la fecha de la ceremonia de firma se determinarán por la vía diplomática.

Las dos delegaciones acordaron además que cada Parte actuaría de conformidad con el texto del ASA a nivel administrativo desde la fecha de su rúbrica hasta su entrada en vigor.

Se adjunta a la presente la lista de las dos delegaciones (Adjunto I).

**1. FIRMA DE UN ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

Ambas Partes se comprometen a llevar a cabo las coordinaciones de lugar para concluir con la suscripción del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) lo antes posible.

**2. DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, a una o más líneas aéreas, para explotar los servicios convenidos de conformidad con el Acuerdo y a retirar o modificar dicha designación.

**3. DERECHOS DE TRÁFICO**

- a. Las aerolíneas designadas de ambas Partes, podrán operar servicios de transporte aéreo en vuelos combinados de pasajeros, carga y correo, con derechos de tráfico de 3era. y 4ta. Libertad del Aire, en sus rutas respectivas, con cualquier tipo de aeronave.



b. Los derechos de tráfico de 5ta libertad del aire en puntos intermedios o más allá serán acordados previamente por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

c. Como una forma de estimular el comercio, ambas Partes convienen en conceder para los servicios de carga exclusivamente, derechos de tráfico de hasta 7ma. libertad del aire.

#### 4. CUADRO DE RUTAS

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

Punto de origen	Puntos intermedios	Punto de destino	Puntos más allá
Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto	Cualquier punto en Honduras	Cualquier punto

2. Rutas a ser operadas por la(s) línea aérea (s) designada(s) de Honduras:

Punto de origen	Puntos intermedios	Punto de destino	Puntos mas allá
Cualquier punto en Honduras	Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto

#### 5. OPERACIONES NO REGULARES O CHÁRTER

1. Las líneas aéreas 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).

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

3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de las Leyes, Reconocimiento de Certificados, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Derechos Arancelarios, Tributación, Conversión de Divisas y Transferencia de ganancias, Servicios de Asistencia en Tierra, Estadísticas y Consultas sobre este Acuerdo, también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.



6. ENTRADA EN VIGOR

Ambas Delegaciones acordaron que el contenido del presente Memorandum de Entendimiento entrará en vigor a partir de la fecha de su firma.

Hecho en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el 17 de julio de 2024, en idioma español, en dos (2) originales igualmente idénticos, uno para cada una de las Partes.

Por la Autoridad de Aviación Civil  
República de Honduras



\_\_\_\_\_  
Lic. Gerardo Gabriel Rivera Guifarro  
Director Ejecutivo  
Agencia Hondureña de Aviación Civil

Por la Autoridad de Aviación Civil  
República Dominicana



\_\_\_\_\_  
Dr. José Ernesto Marte Piantini  
Presidente  
Junta de Aviación Civil

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Dr. José Ernesto Marte Piantini - Presidente de la Junta de Aviación Civil  
Representante Alterno de la República Dominicana ante la OACI.

Dra. Paola Plá Puello - Secretaria del Pleno de la JAC.

Sra. María Luisa Hernández Rodríguez - Coordinadora de Acuerdos Internacionales, JAC.

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA HONDURAS

Lic. Gerardo Gabriel Rivera Guifarro - Director Ejecutivo  
Agencia Hondureña de Aviación Civil.



ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS  
ENTRE LA REPÚBLICA DE HONDURAS Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

Preámbulo

El Gobierno de la República de Honduras y el Gobierno de la República Dominicana en adelante denominados como "Las Partes";

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a 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 los servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando garantizar el grado más alto de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación acerca de los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que pone en peligro la seguridad de las personas o viene, afectando adversamente la operación de los servicios aéreos y minando la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1  
Definiciones

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

- 1) "Transporte aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;
- 2) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, en el caso de Honduras, la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, o, en ambos casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades;
- 3) "Acuerdo " significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación al mismo;
- 4) "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco de este 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;
- 5) "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;
- 6) "Línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;

- 7) "OACI": la Organización de Aviación Civil Internacional;
- 8) "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;
- 9) "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;
- 10) "Parte" se refiere a un Estado que se ha adherido formalmente al presente Acuerdo;
- 11) "Precio" significa cualquier tarifa 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, o pago;
- 12) "Soberanía" y "Territorio", con relación a un Estado, tienen el significado establecido en el Artículo 1 y 2 del Convenio. Soberanía: "Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio". Territorio, "se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado".
- 13) "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;
- 14) "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 Aplicabilidad del Convenio

Las disposiciones de este Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

## Artículo 3 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, las líneas aérea(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) el derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados en el Anexo, pasajeros, equipaje y carga incluyendo correo, por separado o en combinación, con destino o proveniente de puntos en el territorio de la primera Parte; y

- d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Artículo 4 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y 2 b) del presente Artículo.
  4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.

#### Artículo 4 Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, a una o más líneas aéreas, para explotar los servicios convenidos de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar dicha designación.
2. Al recibir tal designación y las solicitudes de las líneas aéreas designadas, en la forma requerida para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, cada Parte deberá otorgar los correspondientes permisos y autorizaciones, con el mínimo retraso, a condición de que:
3. En el caso de una línea aérea designada por República Dominicana:
  - a) Que esté incorporada conforme a las leyes de la República Dominicana y su oficina principal esté establecida en el territorio nacional.
  - b) Que el control efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por la República Dominicana, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
  - c) Que la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo; y
  - d) Que la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
4. En el caso de una línea aérea designada por la República de Honduras:
  - a) Que esté incorporada conforme a las leyes de la República de Honduras y su oficina principal esté establecida en el territorio nacional,
  - b) Que el control efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por la República de Honduras, responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo.
  - c) Que la línea aérea es propiedad y está efectivamente controlada, total o mayoritariamente por nacionales hondureños, excepto en los casos en que la legalización lo faculte.
  - d) Que la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas mediante el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) del presente acuerdo; y

- e) Que la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos que normalmente son aplicados a la explotación de servicios aéreos de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
5. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la parte que ha concebido la autorización.

#### Artículo 5 Revocación, Suspensión 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 4 de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporal o permanentemente:
- a) En el caso 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 establecida en ese Estado.
  - b) En el caso de que la línea aérea designada no sea titular de un Certificado de Operador Aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes de la Parte que la designa;
  - c) En el caso de fallo por la Parte que designa la línea aérea en las previsiones establecidas en el Artículo 11 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la Aviación) del presente acuerdo,
  - d) En el caso de que la línea aérea designada no esté 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 6 Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen 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 línea aérea 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 correos transportados por las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Ninguna Parte dará preferencia a su propia línea aérea o cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada por la otra Parte comprometida con el transporte aéreo internacional en la aplicación de reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y similares.



## Artículo 7 Tránsito Directo

Los pasajeros, equipaje, carga y correo 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 estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares, conforme a lo descrito en el Anexo (9) del Convenio.

## Artículo 8 Actividades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener él, personal administrativo, técnico operacional de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirir, en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

## Artículo 9 Servicios de Asistencia en Tierra

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cuando operen en su territorio, sobre una base de reciprocidad y cuando sea posible, realizar sus propios servicios de asistencia en tierra "auto asistencia" y tener la opción de recurrir a uno o más proveedores debidamente autorizados para que presten todos o una parte de esos servicios. Cuando las leyes, los reglamentos o las disposiciones contractuales de cada Parte limiten o impidan el suministro de sus propios servicios de asistencia en tierra, cada Parte deberá tratar a una línea aérea designada de forma no discriminatoria con respecto a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o más proveedores debidamente autorizados.
2. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 del presente artículo estará supeditado a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

## Artículo 10 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 11 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 de este artículo 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) una 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) una 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 línea aérea o líneas aéreas nieguen el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por una línea aérea o líneas aéreas 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 línea aérea o líneas aéreas 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.

## Artículo 12 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; 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 otro Convenio y Protocolo relativos a la seguridad de la aviación civil, que ambas Partes estén adheridas.
2. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra Parte 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 razonables 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 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 (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 con las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionalmente en cualquier momento.

### Artículo 13 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 líneas aéreas 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. Avisos adecuados 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 14 Derechos Arancelarios

1. Cada Parte, sobre la base de la reciprocidad, otorgará exención a la línea aérea designada de la otra Parte, en la mayor medida posible conforme a sus leyes y reglamentos nacionales, 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 línea aérea en el mismo y material publicitario usual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada destinados o utilizados exclusivamente a la operación o el mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea 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 línea aérea designada de la otra Parte;
  - b) retenidos a bordo de una aeronave de la línea aérea designada de una Parte 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 15 Tributación

1. Los beneficios obtenidos de la operación de la aeronave de una línea aérea designada en servicios aéreos internacionales serán gravados de acuerdo con 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 16 Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea 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 líneas aéreas 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 líneas aéreas 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 líneas aéreas designadas de la otra Parte.

#### Artículo 17 Precios

1. Los precios de los servicios de transporte aéreo internacional operados de conformidad con este Acuerdo serán establecidos libremente por las líneas aéreas 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 líneas aéreas.
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 líneas aéreas 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 líneas aéreas sean presentados ante sus autoridades aeronáuticas para fines de registro, en un plazo que no exceda de quince (15) días antes de la oferta inicial del precio, bien sea electrónico o de otra forma.
4. Cada Parte puede solicitar consulta con relación a cualquier tarifa de una línea aérea 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 treinta (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 18 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 de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
  - b) la adición de capacidad o frecuencia de servicio excesivas;
  - c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar fuera de temporada;
  - d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;
  - e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar a otra línea aérea del mercado; y
  - f) el comportamiento indica un abuso de posición dominante en una ruta.
2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que la intención de la operación u operaciones realizada por la línea aérea designada de la otra Parte puede constituir un comportamiento competitivo desleal, de acuerdo con los indicadores enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) 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 quince (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 30 (Solución de Disputas) para resolver la disputa.

Artículo 19  
Operaciones No Regulares o Chárter

1. Las líneas aéreas 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).
2. Cada Parte, en condiciones de reciprocidad, deberá responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de las Leyes, Reconocimiento de Certificados, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Derechos Arancelarios, Tributación, Conversión de Divisas y Transferencia de ganancias, Servicios de Asistencia en Tierra, Estadísticas y Consultas sobre este Acuerdo, también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

Artículo 20  
Competencia Leal

Cada línea aérea designada tendrá un ambiente competitivo justo y no discriminatorio para operar las rutas especificadas en el presente Acuerdo según las leyes de competencia de las Partes.

Artículo 21  
Conversión de divisas y remesas de ganancias

1. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes estarán libres de transferir desde el territorio de venta al territorio nacional de la otra Parte, el exceso de los ingresos de acuerdo con 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 líneas aéreas 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 22  
Código compartido y acuerdos de comercialización cooperativa

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 línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
  - b) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país; y
  - c) un proveedor de transporte de servicios de tierra de cualquier país,

a condición de que todas las líneas aéreas 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:
  - a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
  - b) en forma escrita, en el billete en si 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 línea aérea es responsable en caso de daños o accidentes; y
  - c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.
3. Las líneas aéreas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción.

#### Artículo 23 Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de las Partes deberán proporcionar a solicitud, las estadísticas periódicas disponibles u otras informaciones similares relativas al tráfico de los servicios acordados.

#### Artículo 24 Aprobación o Registro de Horarios

1. La línea aérea designada de cada Parte deberá presentar los horarios de vuelo previstos para su aprobación o registro a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.
2. Para los vuelos suplementarios que las líneas aéreas designadas de una Parte desean operar en los servicios acordados fuera del horario aprobado, esa línea aérea debe solicitar un permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes generalmente se presentarán al menos tres (3) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

#### Artículo 25 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 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 viajes falsos o falsificados y cooperar con el otro para fortalecer la resistencia al fraude de documentos de viajes, incluyendo la falsificación de documentos de viajes, 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 26

##### 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, así como la legislación interna de ambas Partes.

#### Artículo 27

##### Servicios Multimodal

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

#### Artículo 28

##### Protección del Medio Ambiente

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación.

#### Artículo 29

##### 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 sesenta (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 30

##### Solución de disputas

1. Cualquier disputa que surja entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir con relación a la Seguridad Operacional (Artículo 11) y a la Seguridad de la Aviación, (Artículo 12), 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 31 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 32 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 33 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 34 Registro en la OACI

Este Acuerdo y cualquier modificación serán registrados una vez ratificados ante la Organización Internacional de Aviación Civil.

### Artículo 35 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, que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor de este Acuerdo hayan sido completados.

Firmado en \_\_\_\_\_, en \_\_\_\_\_, en dos originales igualmente autenticados en idioma español.

Por el Gobierno de la  
República de Honduras

Por el Gobierno de la  
República Dominicana



ANEXO I  
Cuadro de Rutas

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

Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto	Cualquier punto en Honduras	Cualquier punto

2. Rutas a ser operadas por la(s) Aerolínea (s) Designada(s) de la República de Honduras:

Puntos de partida	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos mas allá
Cualquier punto en Honduras	Cualquier punto	Cualquier punto en la República Dominicana	Cualquier punto

**Flexibilidad Operativa:**

Mientras operen un servicio acordado en una ruta especificada, la(s) línea (s) aérea(s) designada(s) podrá(n) en cualquiera o en todos los vuelos y a opción de cada línea aérea:

- a. operar vuelos en cualquiera de las direcciones o en ambas;
- b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- c. omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre que los servicios se originen o terminen en un punto en el Territorio de la Parte que designa la línea aérea;
- d. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- e. Los derechos de tráfico de 5ta libertad del aire en puntos intermedios o más allá serán acordados previamente por las autoridades aeronáuticas de las Partes.
- f. Para los servicios de carga, ambas Partes se beneficiarán de los derechos de tráfico de 7ma. Libertad del aire.