

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

**Y**

**EL GOBIERNO DEL REINO DE ESWATINI**

## Preámbulo

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno del Reino de Eswatini, en lo sucesivo denominados "las Partes Contratantes";

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

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

**RECONOCIENDO** la importancia del transporte aéreo como medio para crear y preservar la amistad, el entendimiento y la cooperación entre los pueblos de los dos países;

Deseando concertar un acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Han convenido en lo siguiente:

### Artículo 1

#### Definiciones

A los efectos de este Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

- a) "transporte aéreo" significa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
- b) "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, en el caso del Gobierno del Reino de Eswatini, la Autoridad de Aviación Civil de Eswatini o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que actualmente ejercen dichas autoridades;
- c) "Servicios Acordados" significa servicios aéreos regulares prestados para el transporte de pasajeros, carga y/o correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler en las rutas especificadas;
- d) "acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda al mismo;
- f) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "parada con fines distintos del tráfico", tienen el significado que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio.
- g) "capacidad" es la cantidad o cantidades de servicios prestados en virtud del acuerdo, normalmente medida en el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o país a país) o en ruta durante un período específico, como diario, semanal, estacional o anual;

- h) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes;
- i) "aerolínea designada" significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- j) "transporte aéreo nacional" es un transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se embarcan en el territorio de un Estado tienen como destino otro punto del territorio de ese mismo Estado;
- k) "piezas de repuesto" tiene el significado que se le asigna en el Anexo 9 del Convenio;
- l) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- m) "transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por aeronave y por uno o varios modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
- n) "transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se embarcan en el territorio de un Estado tienen como destino otro Estado;
- o) "Parte" es un Estado que ha acordado formalmente obligarse por el presente Acuerdo;
- p) "precio" o "tarifa" significa cualquier tarifa, tarifa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con el mismo) cobrado por las aerolíneas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tarifa o cargo;
- q) "Territorio" y "Soberanía" en relación con un Estado tienen el significado que se les asigna en los Artículos 2 y 1 del Convenio, y se leerán como sigue: 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"; y Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio"
- r) "cargos al usuario" significa un cargo aplicado a aerolíneas por las autoridades competentes, o permitida por ellas, por el suministro de instalaciones aeroportuarias o de navegación aérea, o de instalaciones o servicios de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos, para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga; y

**Artículo 2**  
**Concesión de Derechos**

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo con el fin de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Acuerdo, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:
  - a) el derecho a volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte;
  - b) y el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales; y
  - c) el derecho a hacer paradas en el punto (s) en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Cuadro de Rutas de este Acuerdo con el fin de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo por separado o en combinación.
3. Las aerolíneas de cada Parte, distintas de las designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y b), del presente Artículo.
4. Nada de lo dispuesto en el párrafo (2) se considerará que confiere a las aerolíneas designadas por una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipajes y carga, incluido el correo, a cambio de una remuneración o por cuenta ajena, y con destino a otro punto del territorio de esa otra Parte Contratante ("cabotaje").

**Artículo 3**  
**Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte tantas aerolíneas como desee para operar los servicios acordados de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o modificar dicha designación.
2. Una vez recibida dicha designación y la solicitud de la aerolínea designada, en la forma y manera prescritas para la autorización de explotación, cada Parte concederá la autorización apropiada en el plazo mínimo de procedimiento, siempre que:
  - a) está convencido de que la propiedad sustancial y el control regulatorio efectivo de esa aerolínea designada están conferidos a la Parte que designa la aerolínea;
  - b) la aerolínea esté establecida y certificada de conformidad con las leyes del Estado que la designe y su oficina principal esté establecida en ese Estado; y

- c) la Parte que designa a la aerolínea cumple con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
  - d) la aerolínea designada está calificada para cumplir otras condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicados a la operación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
3. Una vez recibida la autorización de explotación del párrafo 2, una aerolínea designada podrá comenzar a prestar en cualquier momento los servicios acordados para lo que es designada, siempre que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

#### **Artículo 4**

##### **Retención, Revocación y Limitación de la Autorización**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán derecho a retener las autorizaciones a que se refiere el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y a revocar, suspender o imponer condiciones a dichas autorizaciones, temporal o permanentemente:
  - a) en caso de que no estén satisfechos de que la propiedad sustancial y el control regulatorio efectivo de esa aerolínea designada correspondan a la Parte que designa la aerolínea o a los nacionales de la Parte que designa la aerolínea; y que la aerolínea no tiene su oficina principal establecida en el territorio de la Parte que la designa;
  - b) si la aerolínea designada no posee un Certificado de Operador Aéreo o cualquier otro documento equivalente válido bajo las leyes y regulaciones de la Parte que la designa;
  - c) en caso de incumplimiento por la Parte que designa a la aerolínea de las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y
  - d) en caso de que dicha aerolínea designada no esté calificada para cumplir con otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sea esencial una acción inmediata para prevenir la infracción de las leyes y regulaciones antes mencionadas o a menos que la seguridad requiera una acción de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo sólo se ejercerán previa consulta entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 29 (Consulta) del presente Acuerdo.

## **Artículo 5**

### **Aplicación de las leyes**

1. Las leyes y regulaciones de una Parte que rigen la entrada a y salida desde su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte relativos a la entrada a, permanencia y salida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluido el correo, como los relativos a inmigración, aduanas, moneda y salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulantes, carga y correos transportados por las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte mientras se encuentren dentro de dicho territorio.
3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o a cualquier otra sobre una aerolínea designada de la otra Parte que se dedique al transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus regulaciones de inmigración, aduanas, cuarentena y similares.

## **Artículo 6**

### **Tránsito Directo**

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no salgan de la zona del aeropuerto reservada para tal fin no serán sometidos a ninguna inspección, excepto por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de la entrada ilegal o en circunstancias especiales, sujeto a la aprobación de otras agencias gubernamentales. Los equipajes y carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

## **Artículo 7**

### **Reconocimiento de Certificados**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o validadas por una Parte y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte a efectos de la explotación de los servicios acordados, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se hayan expedido o validado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados a que se refiere el párrafo 1 anterior, expedidas por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o aerolínea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios acordados, deberán permitir una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio, y cuya diferencia se haya presentado a la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte podrá requerir consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de negarse a reconocer, a efectos de los vuelos que aterricen en su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

## **Artículo 8**

### **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en áreas relacionados con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la explotación de aeronaves. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días posteriores a esa solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene y administra eficazmente las normas de seguridad en las áreas mencionadas en el párrafo 1, que cumplan con las Normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), se informará a la otra Parte de dichos hallazgos y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con las Normas de la OACI. La otra Parte adoptará entonces las medidas correctivas adecuadas en un plazo acordado.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave operada por una aerolínea de una Parte, o en nombre de ella, en servicio hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause un retraso injustificado en la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta revisión es verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, la licencia de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Si alguna de estas inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en 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 por la falta de mantenimiento y administración eficaz de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la Parte Contratante que efectúe la inspección podrá, a efectos del Artículo 33 del Convenio, concluir libremente que los requisitos en virtud de los cuales se han expedido o validados los certificados o licencias relativos a esa aeronave o a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos con arreglo a los cuales se explota dicha aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso que el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en nombre de una aerolínea de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo sea negado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante podrá libremente inferir que surgen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 del presente Artículo y llegar a las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cuando sea esencial una acción urgente para garantizar la seguridad de una operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias aerolíneas de la otra Parte.

7. Toda medida adoptada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez la base por la que fue tomada esa acción deja de existir.

8. Con referencia al párrafo 2, si se determina que una Parte sigue incumpliendo con la OACI, se deberá informar de ello. Se debe informar a este último de la posterior resolución satisfactoria de la situación.

## **Artículo 9**

### **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral 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 las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Suplementario 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, hecho en Montreal el 1º de marzo de 1991, así como con cualquier otro convenio y protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes se adhieran.

2. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria 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 para la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad aérea establecidas por la OACI y designadas como Anexos del Convenio; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su centro de actividad principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos de su territorio actúen de conformidad con dichas

disposiciones de seguridad de la aviación. Cada Parte informará a la otra Parte de cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias.

4. Cada Parte acuerda que se podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que observen las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3) anterior requeridas por la otra Parte para la entrada a, salida desde o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte garantizará que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos de mano y el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerará favorable cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de un 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 prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cada Parte tendrá derecho, en un plazo de sesenta (60) días a partir de la notificación (o en un plazo más breve que acuerden las autoridades aeronáuticas), para que sus autoridades aeronáuticas realicen una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad que estén aplicando o tengan previsto aplicar los operadores aéreos en relación con los vuelos con origen o destino en el territorio de la primera Parte. Las disposiciones administrativas para la realización de dicha evaluación se acordarán entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora, a fin de garantizar que las evaluaciones se lleven a cabo con rapidez.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de esa Parte. Dichas consultas se iniciarán en un plazo de quince (15) días a partir de la recepción de la solicitud de cualquiera de las Partes. Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio en un plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las consultas, se podrá retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de las aerolíneas designadas por la otra Parte. Cuando lo justifique una situación de emergencia, o para evitar un nuevo incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en cualquier momento.

## **Artículo 10**

### **Seguridad de los Documentos de Viaje**

1. Cada Parte acuerda adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. En este sentido, cada Parte se compromete a establecer controles legales sobre la creación, expedición, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por o en nombre de esa Parte.

3. Cada Parte también acuerda establecer o mejorar procedimientos para asegurar que los documentos de viaje y de identidad emitidos por ella sean de tal calidad que no puedan ser fácilmente utilizados indebidamente y no puedan ser fácilmente alterados, replicados o emitidos ilegalmente.

4. De conformidad con los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el *Doc 9303 de la OACI, Documentos de Viaje de Lectura Mecánica*.

5. Cada Parte acuerda además intercambiar información operativa sobre documentos de viaje falsificados o falsos, y cooperar con las demás para reforzar la resistencia al fraude en los documentos de viaje, incluida la falsificación o la imitación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje válidos por parte de impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por parte de sus legítimos titulares con el fin de cometer un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de forma fraudulenta

## **Artículo 11**

### **Pasajeros Inadmisibles e Indocumentados y Deportados**

1. Cada Parte acuerda establecer controles fronterizos efectivos.

2. En este sentido, cada Parte se compromete a aplicar las Normas y Prácticas Recomendadas del Anexo 9 (Facilitación) del Convenio en relación con los pasajeros inadmisibles y sin documentación y los deportados, con el fin de mejorar la cooperación para combatir la migración ilegal.

3. De conformidad con los objetivos anteriores, cada Parte se compromete a emitir, o aceptar, según sea el caso, la carta relativa a los "documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos, o documentos auténticos presentados por impostores" que figura en el Apéndice 9 b) del Anexo 9 (11.<sup>a</sup> edición), cuando adopte medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo en relación con la incautación de documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos.

## **Artículo 12**

### **Cargos al Usuario**

1. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan a las aerolíneas designadas de la otra Parte cargos al usuario superiores a los impuestos a sus aerolíneas que operen servicios internacionales similares.

2. Las tasas cobradas por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier tasa por el uso de las instalaciones de navegación aérea,

las comunicaciones y los servicios aéreos, se establecerán de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte.

3. Los aeropuertos, las vías aéreas, los servicios de control del tráfico aéreo y de navegación aérea, la seguridad de la aviación y otras instalaciones y servicios conexos que se presten en el territorio de una Parte estarán disponibles para su uso por las aerolíneas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las más favorables disponibles para cualquier aerolínea que preste servicios aéreos internacionales similares en el momento en que se adopten las disposiciones para su uso.

### **Artículo 13**

#### **Derechos Arancelarios**

1. Cada Parte, sobre la base de la reciprocidad, eximirá a una aerolínea designada de la otra Parte en la mayor medida posible con arreglo a su legislación nacional de las restricciones a la importación, los derechos de aduana, los impuestos especiales y los gravámenes no basados en el coste de los servicios prestados a la llegada de la aeronave, el combustible, los aceites lubricantes, los suministros técnicos consumibles, las piezas de repuesto, incluidos los motores, el equipo regular de la aeronave, las provisiones de a bordo y otros artículos, tales como los billetes impresos, las cartas de porte aéreo, cualquier material impreso que lleve el logotipo de la compañía y el material publicitario habitual distribuido gratuitamente por dicha aerolínea designada destinado a ser utilizado o utilizado exclusivamente en relación con la operación o el mantenimiento de las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.

2. Las exenciones concedidas por el presente artículo se aplicarán a los artículos a que se refiere el párrafo 1:

- a) introducidos en el territorio de la Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte;
- b) retenidos a bordo de aeronaves de la aerolínea designada de una Parte a su llegada o salida del territorio de la otra Parte; o
- c) llevados a bordo de aeronaves de la aerolínea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y destinados a ser utilizados en la explotación de los servicios acordados;

sí dichos artículos se utilizan o consumen en su totalidad dentro del territorio de la Parte que concede la exención, siempre que la propiedad de dichos artículos no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de las aeronaves de una aerolínea designada de cualquiera de las Partes, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas

autoridades hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de otro modo de conformidad con la normativa aduanera.

**Artículo 14**  
**Impuestos**

1. Los beneficios derivados de la explotación de aeronaves de una aerolínea designada que preste servicios aéreos internacionales se gravarán de conformidad con las disposiciones de la legislación de cada Estado.

2. Cuando exista un acuerdo especial entre las Partes para evitar la doble imposición con respecto a los impuestos sobre la renta y el capital, prevalecerán las disposiciones de estos últimos.

**Artículo 15**  
**Capacidad**

1. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o medioambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las aerolíneas designadas por la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito respecto a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes 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 en la medida en que se exija de forma no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) del presente Artículo o que se autoricen específicamente en un Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte requiere presentaciones con fines informativos, minimizará las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación de los intermediarios de transporte aéreo y de las aerolíneas designadas de la otra Parte.

**Artículo 16**  
**Precios (Tarifas)**

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo sean establecidos por cada aerolínea designada en función de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
  - b) la protección de los consumidores frente a los precios excesivamente elevados o restrictivos debidos al abuso de posición dominante; y
  - c) protección de las aerolíneas frente a precios artificialmente bajos debido a subvenciones o ayudas gubernamentales directas o indirectas.
2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios a ser cobrados hacia o desde su territorio por aerolíneas de la otra Parte. La notificación o presentación por parte de las aerolíneas de ambas Partes podrá exigirse con una antelación máxima de treinta (30) días antes de la fecha de entrada en vigor propuesta. En casos concretos, se podrá permitir la notificación o presentación con un plazo de antelación inferior al normalmente exigido.
3. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir la introducción o la continuación de un precio propuesto o aplicado por: (1) una aerolínea de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (2) una aerolínea de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos el transporte en base a acuerdos interlínea o entre varias aerolíneas. Si cualquiera de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo (1) de este Artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte las razones de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas se celebrarán a más tardar treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán para obtener la información necesaria para la resolución razonada de la cuestión. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio para el cual se ha dado un aviso de insatisfacción, cada Parte hará todo lo posible para poner en vigor ese acuerdo. Sin dicho acuerdo mutuo, el precio entrará en vigor o continuará en vigor.

## **Artículo 17** **Salvaguardias**

1. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de las aerolíneas pueden considerarse posibles prácticas de competencia desleal que pueden merecer un examen más detallado:

- a) aplicar tarifas y precios en las rutas a niveles que, en conjunto, son insuficientes para cubrir los costes de la prestación de los servicios a los que se refieren;
- b) añadir una capacidad o frecuencia de servicio excesivas;
- c) las prácticas en cuestión son sostenidas y no temporales;
- d) las prácticas en cuestión tienen un efecto económico negativo grave o causan un daño significativo a la otra aerolínea;

- e) las prácticas en cuestión reflejan una intención aparente o tienen el efecto probable, o paralizan, excluyen o expulsan del mercado a otra aerolínea; y
  - f) comportamiento que indica un abuso de posición dominante en la ruta.
2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que una operación u operaciones previstas o realizadas por la aerolínea designada de la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 29 (Consultas) con vistas a resolver el problema. Toda solicitud de este tipo irá acompañada de un aviso de los motivos de la solicitud, y la consulta comenzará dentro de los 15 días siguientes a la solicitud. Si las Partes no logran llegar a una solución del problema a través de consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de resolución de controversias bajo el Artículo 30 (Solución de Controversias) para resolver la controversia.

### **Artículo 18**

#### **Conversión de Moneda y Remesa de Ganancias**

Cada Parte permitirá a la(s) aerolínea(s) de la otra Parte convertir y transferir al exterior, a un Estado de su elección, todos los ingresos locales procedentes de la venta de servicios de transporte aéreo y actividades conexas directamente relacionadas con el transporte aéreo que superen las sumas desembolsadas localmente, permitiéndose la conversión y la transferencia sin demora, sin restricciones, discriminación ni impuestos al respecto, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

### **Artículo 19**

#### **Venta y Comercialización de Productos de Servicios Aéreos**

- 1. Cada Parte concederá a las aerolíneas de la otra Parte el derecho a vender y comercializar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio (directamente o a través de agentes u otros intermediarios de su elección), incluido el derecho a establecer oficinas, tanto en línea como fuera de línea.
- 2. Cada aerolínea tendrá derecho a vender el transporte en la moneda de ese territorio o, a su discreción, en monedas libremente convertibles o en otros países, y cualquier persona será libre de comprar dicho transporte en las monedas aceptadas por esa aerolínea.

### **Artículo 20**

#### **Personal no Nacional y Acceso a Servicios Locales**

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

- a) Traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de gestión, comerciales, técnicas, operacionales y otras tareas

especializadas que sean necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado receptor relativos a la entrada, la residencia y el empleo; y

- b) Utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, empresa o aerolínea que opere en su territorio y esté autorizada para prestar dichos servicios.

## **Artículo 21**

### **Cambio de Capacidad**

En cualquier tramo o tramos internacionales de las rutas acordadas, una aerolínea designada podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

## **Artículo 22**

### **Asistencia en Tierra**

1. Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluidas las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra Parte, a elección de cada aerolínea, a:

- a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra; y
- b) seleccionar entre proveedores de servicios competidores.

2. Las aerolíneas podrán elegir libremente entre las alternativas disponibles y combinar o modificar su opción, excepto cuando se demuestre que ello no es práctico y también cuando se vea limitado por consideraciones pertinentes de seguridad y protección, y (con la excepción de la autoasistencia en el apartado a) anterior) por la magnitud de las operaciones aeroportuarias que sean demasiado pequeñas para sostener a los proveedores competitivos.

3. Las Partes siempre estarán obligadas a adoptar las medidas necesarias para garantizar una fijación razonable de precios basada en los costes y un trato justo y equitativo para las aerolíneas de la otra Parte o Partes.

## **Artículo 23**

### **Código Compartido / Acuerdos de Cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación en materia de

comercialización, tales como empresas conjuntas, espacios bloqueados o acuerdos de código compartido, con:

- a) una o varias aerolíneas de cualquiera de las Partes;
- b) una o varias aerolíneas de un tercer país; y
- c) un proveedor de transporte terrestre de cualquier país,

siempre que todas las aerolíneas incluidas en dichos acuerdos 1) posean la autoridad apropiada y 2) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.

2. Las Partes acuerdan adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido que operen hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se facilite a los pasajeros la información necesaria de las siguientes maneras:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) por escrito, en el propio billete y/o (si no es posible), en el documento de itinerario que acompaña al billete o en cualquier otro documento que sustituya al billete, como una confirmación por escrito, que incluya información sobre a quién contactar en caso de problema y una indicación clara de qué aerolíneas es responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente de nuevo, por el personal de tierra de la aerolínea en todas las fases del viaje.

3. Las aerolíneas deben presentar para su aprobación cualquier acuerdo de cooperación propuesto con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción.

#### **Artículo 24** **Arrendamiento de Aeronaves**

1. Cualquiera de las Partes podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para servicios en virtud del presente Acuerdo que no cumplan con los Artículos 8 (Seguridad Operacional) y 9 (Seguridad de la Aviación).

2. Sujeto al párrafo 1, las aerolíneas designadas de cada Parte podrán operar servicios en virtud de este acuerdo utilizando aeronaves arrendadas que cumplan con los requisitos de seguridad aplicables.

#### **Artículo 25** **Servicios Intermodales**

Cada aerolínea designada podrá utilizar modos de transporte terrestre sin restricciones en relación con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

## **Artículo 26**

### **Sistemas de Reserva Computarizados (CRS)**

Cada Parte aplicará el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y el Funcionamiento de los Sistemas Informáticos de Reservas dentro de su territorio de conformidad con otras regulaciones y obligaciones aplicables relativas a los sistemas informatizados de reservas.

## **Artículo 27**

### **Prohibición de Fumar**

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus aerolíneas prohíban fumar en todos los vuelos que transporten pasajeros operados por sus aerolíneas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará a todas las ubicaciones dentro de la aeronave y estará vigente desde el momento en que una aeronave comience a embarcar a los pasajeros hasta el momento en que se complete el desembarque de los pasajeros.
2. Cada Parte adoptará todas las medidas que considere razonables para garantizar el cumplimiento por parte de sus aerolíneas y de sus pasajeros y miembros de la tripulación de las disposiciones del presente Artículo, incluida la imposición de sanciones adecuadas en caso de incumplimiento.

## **Artículo 28**

### **Protección del Medio Ambiente**

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes acuerdan, con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, cumplir con las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) del Anexo 16 de la OACI, y las Políticas y Orientaciones existentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

## **Artículo 29**

### **Consultas**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre cualquier asunto relacionado con el presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

## **Artículo 30**

### **Solución de Controversias**

Cualquier diferencia o controversia entre las Partes relativa a la interpretación y/o ejecución y/o aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Acuerdo se resolverá de forma amistosa mediante consultas mutuas y/o negociaciones entre las

Partes a través de los canales diplomáticos, sin remisión a cualquier tercera parte o tribunales internacionales.

**Artículo 31**  
**Revisión, Modificación y Enmienda**

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar por escrito una revisión, modificación o enmienda de la totalidad o parte del presente Acuerdo.
2. Cualquier revisión, modificación o enmienda acordada por las Partes se reducirá a escrito y formará parte del Acuerdo.
3. Dicha revisión, modificación o enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen las Partes.
4. Cualquier revisión, modificación o enmienda se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones derivados o basados en este Acuerdo antes o hasta la fecha de dicha revisión, modificación o enmienda.

**Artículo 32**  
**Acuerdos Multilaterales**

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo se [considerado como] modificará de modo que [en la medida en que sea necesario] se confirme con las disposiciones de dicho acuerdo multilateral.

**Artículo 33**  
**Terminación**

Sin perjuicio de lo dispuesto en este Artículo del Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá terminar el presente Acuerdo notificando a la otra Parte su intención de terminar el presente Acuerdo mediante una notificación por escrito a través de canales diplomáticos, al menos doce (12) meses antes de su intención de hacerlo. Dicha notificación de terminación se comunicará simultáneamente a la OACI.

**Artículo 34**  
**Registro en la OACI**

El presente Acuerdo y cualquier modificación del mismo se registrarán en el momento de su entrada en vigor ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **Artículo 35 Suministro de estadísticas**

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se proporcionarán mutuamente, previa solicitud, estadísticas periódicas y otra información similar relacionada con el tráfico realizado en los servicios acordados.

### **Artículo 36 Confidencialidad**

Cada Parte contratante se comprometerá a respetar la confidencialidad y el secreto de los documentos, la información y otros datos recibidos de la otra Parte Contratante o suministrados a ella durante la aplicación y después de la terminación del presente Acuerdo.

### **Artículo 37 Suspensión**

Cada Parte Contratante se reserva el derecho, por razones de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, de suspender temporalmente, total o parcialmente, la aplicación del presente Acuerdo, suspensión que surtirá efecto inmediatamente después de que se haya notificado a la otra Parte Contratante por vía diplomática.

### **Artículo 38 Entrada en vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha del canje de notas mediante el cual una Parte comunique a la otra Parte, a través de los canales diplomáticos, que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios.

**EN FE DE LO CUAL**, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en Punta Cana, el 12 de noviembre de 2025, en duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencias en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo, prevalecerá el texto en inglés.

**Por el Gobierno de la República  
Dominicana**  
  
Héctor Porcella Dumas  
Presidente  
Junta de Aviación Civil

**Por el Gobierno del Reino de Eswatini**  
  
Honorable Chief Ndlaluhlaza Ndwandwe  
Ministro del Ministerio de Obras  
Públicas y Transportes

Sección 1Transporte aéreo programadoCUADRO DE RUTAS

Las aerolíneas designadas de cada Parte en virtud del presente Anexo tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación, a realizar transporte aéreo internacional regular entre puntos de las siguientes rutas:

A. Rutas de la aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno de República Dominicana

| <b>Puntos de origen</b>        | <b>Puntos intermedios</b> | <b>Puntos de destino</b>    | <b>Puntos mas allá</b> |
|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Puntos en República Dominicana | Cualquier punto           | Puntos en Reino de Eswatini | Cualquier punto        |

B. Rutas para la aerolínea o aerolíneas designadas por el Gobierno del Reino de Eswatini:

| <b>Puntos de origen</b>        | <b>Puntos intermedios</b> | <b>Puntos de destino</b>       | <b>Puntos mas allá</b> |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Puntos en el Reino de Eswatini | Cualquier punto           | Puntos en República Dominicana | Cualquier punto        |

Sección 2Flexibilidad operativa

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

1. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;
3. Servir puntos anteriores, intermedios y más allá en los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir paradas en cualquier punto o puntos;
5. Transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; y
6. Servir puntos anteriores en cualquier punto de su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y puede ofrecer y publicitar dichos servicios al público como servicios directos;
7. Ejercicio de derechos de tráfico de 5<sup>a</sup> Libertad del aire en puntos intermedios o más allá; (el ejercicio de este derecho queda a discreción de ambas Partes; podrán ser acordados por las autoridades aeronáuticas);

8. Para los servicios de carga, ambas Partes se beneficiarán de derechos de tráfico hasta la 7<sup>a</sup> Libertad del Aire.

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico que de otro modo estaría permitido en virtud de este Acuerdo; siempre que el servicio sirva a un punto en el territorio de la Parte que designa las aerolíneas.

### Sección 3

#### Transporte aéreo chárter

1. Las aerolíneas de cada Parte designadas de conformidad con el presente Acuerdo tendrán el derecho de operar transporte aéreo internacional no regular en las rutas especificadas y de conformidad con los derechos concedidos a los servicios regulares en el presente Acuerdo.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tienen derecho a transportar tráfico chárter internacional de pasajeros (y su equipaje acompañante) y/o carga (incluyendo, pero no limitado a, una combinación de pasajeros y carga).
3. Cada Parte responderá, de forma recíproca, con prontitud a las solicitudes de operaciones no regulares o chárter de las aerolíneas debidamente autorizadas por la otra Parte.
4. Las disposiciones relativas a la Aplicación de Leyes, Reconocimiento de Certificados, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Tasas de Usuario, Derechos de Aduana, Impuestos, Tasas, Conversión de Divisas y Transferencia de Ganancias, Servicios de Asistencia en Tierra, Estadísticas y Consultas sobre el presente Acuerdo también se aplican a los vuelos no regulares o chárter operados por las aerolíneas de una Parte con origen o destino en el territorio de la otra Parte.