

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

2053 *Aplicación provisional del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República Dominicana, hecho en Madrid el 21 de enero de 2022.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y REPÚBLICA DOMINICANA

ÍNDICE

Preámbulo.

- Artículo 1. Definiciones.
- Artículo 2. Derechos operativos.
- Artículo 3. Designación de compañías aéreas.
- Artículo 4. Revocaciones.
- Artículo 5. Exenciones.
- Artículo 6. Tarifas aeroportuarias.
- Artículo 7. Tarifas.
- Artículo 8. Oportunidades comerciales.
- Artículo 9. Transferencia de fondos.
- Artículo 10. Transporte intermodal.
- Artículo 11. Leyes y reglamentos.
- Artículo 12. Certificados y licencias.
- Artículo 13. Seguridad operacional.
- Artículo 14. Seguridad.
- Artículo 15. Protección del medio ambiente.
- Artículo 16. Régimen fiscal.
- Artículo 17. Capacidad.
- Artículo 18. Cuadro de rutas.
- Artículo 19. Estadísticas.
- Artículo 20. Consultas.
- Artículo 21. Modificaciones.
- Artículo 22. Solución de controversias.
- Artículo 23. Registro.
- Artículo 24. Convenios multilaterales.
- Artículo 25. Denuncia.
- Artículo 26. Entrada en vigor.

PREÁMBULO

El Reino de España y República Dominicana denominados en adelante las Partes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las compañías respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

- a) por Acuerdo se entenderá este Acuerdo Aéreo y cualquier enmienda al mismo;
- b) por Acuerdo Técnico se entenderá el instrumento legal, de revisión periódica, acordado entre las Autoridades Aeronáuticas, de naturaleza técnica que desarrolla el presente Acuerdo;
- c) por Autoridades Aeronáuticas se entenderá, por lo que se refiere al Reino de España, en el ámbito civil, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;
- d) por compañía aérea designada se entenderá cualquier empresa de transporte aéreo, dedicada al tráfico internacional, que cada una de las Partes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Acuerdo Técnico acordado entre las Autoridades Aeronáuticas como se refleja en el Artículo 18 del Acuerdo, y según lo establecido en el Artículo 3 del mismo;
- e) por Convenio se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes;
- f) Los términos escala para fines no comerciales, servicio aéreo internacional significado que le da el Artículo 96 del Convenio;
- g) Los términos «soberanía» y «territorio» en relación con un Estado tienen el significado de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 1 y 2 del Convenio. Soberanía: «Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene una soberanía completamente exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio». Territorio: «A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado».
- h) por nacionales, en el caso de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea;
- i) por rutas especificadas se entenderán las rutas establecidas o a establecer en el Acuerdo Técnico acordado entre las Autoridades Aeronáuticas;
- j) por servicios convenidos se entenderán los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;
- k) por tarifa se entenderá los precios a pagar para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;

l) por Tratados de la Unión Europea se entenderá como referido al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2. *Derechos operativos.*

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Acuerdo Técnico.

2. Las compañías aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte;
- b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Acuerdo Técnico, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte o procedente o con destino al territorio de otro Estado.

3. Los derechos especificados en los sub- apartados a) y b) del apartado anterior serán garantizados también a las compañías aéreas no designadas de cada Parte.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las compañías aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.

Artículo 3. *Designación de compañías aéreas.*

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte, a través de la vía diplomática, el número de compañías aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una compañía aérea previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la compañía aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte deberá, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente Artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir que las compañías aéreas designadas de la otra Parte demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el apartado 2 de este Artículo requerirá:

- a) En el caso de una compañía aérea designada por el Reino de España:

1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea y

2. Que el control reglamentario efectivo de la compañía aérea lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente.

- b) En el caso de una compañía aérea designada por República Dominicana:

1. Que esté establecida en el territorio de República Dominicana y autorizada conforme a la legislación aplicable en República Dominicana y

2. Que la República Dominicana ejerza y mantenga un control regulador efectivo y continuado de dicha compañía aérea y sea responsable de emitir el Certificado de Operador Aéreo.

5. Cuando una compañía aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.

Artículo 4. *Revocaciones.*

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea designada por la otra Parte, de suspender el ejercicio por dicha compañía de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) En el caso de una compañía aérea designada por:

1. El Reino de España:

i) cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea o

ii) cuando el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación.

2. Por República Dominicana:

i) cuando no esté establecida en el territorio de la República Dominicana o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en República Dominicana o

ii) cuando República Dominicana no ejerza o mantenga un control regulador efectivo y continuado sobre dicha compañía aérea o no sea responsable de la emisión del Certificado de Operador Aéreo.

b) Cuando dicha compañía no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que otorga estos derechos; o

c) Cuando dicha compañía aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo; o

d) Cuando la otra Parte no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos 13 y 14 de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos 13 y 14 y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte.

Artículo 5. *Exenciones.*

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad y con arreglo a su legislación aplicable, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares y otros derechos o exacciones exigibles en el

territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, a excepción de los exigidos por el servicio prestado:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte;

b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las compañías aéreas designadas por la otra Parte;

c) Los lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las compañías aéreas designadas de la otra Parte, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en que se hayan embarcado;

d) los billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía aérea en el mismo y el material publicitario que habitualmente se distribuya gratuitamente por dichas compañías aéreas designadas;

e) el equipo de seguridad y protección de la aviación para uso en aeropuertos y terminales de carga.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, únicamente podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán, asimismo, aplicables en caso de que las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otras compañías aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del equipo habitual y demás artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra compañía o compañías aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte.

5. Los pasajeros en tránsito en el territorio de cualquiera de las Partes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otras exacciones similares que gravan las importaciones.

6. Las exenciones previstas en este Artículo se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera.

Artículo 6. *Tarifas aeroportuarias.*

Las tarifas por el uso de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y de otro tipo, así como cualesquiera otras establecidas por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios, se fijarán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte en el territorio de su Estado, de conformidad con el Artículo 15 del Convenio, siempre que no sean superiores a las impuestas a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios aéreos internacionales similares, por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

Artículo 7. *Tarifas.*

1. Las tarifas aplicables por las compañías aéreas designadas de cada Parte para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración pertinentes, incluidos el coste de explotación, las

características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales.

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por su propia o propias compañías aéreas designadas. Ninguna de las Partes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por la compañía o compañías aéreas designadas de la otra Parte.

3. Sin perjuicio de la legislación en materia de competencia y protección de los usuarios aplicable en cada Parte, ninguna de éstas podrá adoptar medidas unilaterales para impedir que se aplique o mantenga una tarifa vigente de una compañía designada de la otra Parte para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo.

La intervención de las Partes se limitará a:

- a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
- c) Proteger a las compañías aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;
- d) Proteger a las compañías aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Cuando las Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte y a la compañía aérea implicada cuanto antes sea posible y podrán solicitar que se celebren consultas de conformidad con los procedimientos establecidos en el apartado 5 de este artículo.

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte que se celebren consultas sobre cualquier tarifa aplicada por una compañía aérea de la otra Parte para el transporte internacional a o desde el territorio de la primera Parte, incluidas aquellas tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de la fecha de recepción de la solicitud. Las Partes colaborarán en la obtención de la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo con respecto a una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa continuará en vigor.

5. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor a no ser que sea posteriormente desaprobada de conformidad con lo establecido en los apartados 4 y 5 precedentes.

Artículo 8. *Oportunidades comerciales.*

1. A las compañías aéreas designadas de cada Parte se les permitirá mantener, sobre una base de reciprocidad, en el territorio de la otra Parte a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, así como sus oficinas, en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a discreción de las compañías aéreas designadas de cada Parte, satisfacerse bien por su propio personal o bien mediante los servicios de otra organización, empresa o compañía aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos, en el ámbito de la inmigración, a las leyes y reglamentos vigentes en la otra Parte y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte deberá tramitar, sobre una base de reciprocidad y con la

mínima demora, las autorizaciones de residencia y trabajo, la expedición de los visados, en su caso, u otros documentos similares a los representantes y al personal mencionados en el apartado 1 de este Artículo.

4. Si circunstancias especiales exigieran la entrada o la permanencia de personal, con carácter urgente y temporal, deberán tramitarse sin demora las autorizaciones, visados y demás documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte para no retrasar la entrada de dicho personal en el Estado en cuestión.

5. Toda compañía aérea designada gozará del derecho a suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, o a contratar tales servicios, totalmente o en parte, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para prestarlos. Cuando las leyes, reglamentos u obligaciones contractuales aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte limiten o impidan la libertad para contratar dichos servicios o ejercer la autoasistencia, todas las compañías aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores. El ejercicio de los derechos previstos en este párrafo estará sujeto a las limitaciones físicas, operacionales o que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

6. Sobre una base de reciprocidad y no discriminación en relación con cualquier otra compañía aérea que opere en tráfico internacional, las compañías aéreas designadas de las Partes tendrán plena libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier divisa, de conformidad con la legislación en vigor en cada una de las Partes.

7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán operar en código compartido según lo establecido en el Acuerdo Técnico acordado entre las Autoridades Aeronáuticas.

8. Las compañías aéreas designadas de cada Parte podrán realizar una «ruptura de carga» según lo establecido en el Acuerdo Técnico acordado entre las Autoridades Aeronáuticas.

Artículo 9. *Transferencia de fondos.*

1. Las compañías aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes.

3. Las compañías aéreas designadas 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 10. *Transporte intermodal.*

Las compañías aéreas de cada Parte permitirán utilizar, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o de terceros países. Las compañías aéreas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluso de código compartido, con otros transportistas de superficie. Los servicios intermodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio unificado para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que se informe a los pasajeros y expedidores de carga en cuando a las compañías de transporte involucradas.

Artículo 11. *Leyes y reglamentos.*

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las compañías aéreas designadas por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos que regulen la entrada, circulación, permanencia y salida del territorio de cada Parte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a los requisitos de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las compañías aéreas designadas de la otra Parte.

Artículo 12. *Certificados y licencias.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de una de las Partes, y no caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Acuerdo Técnico, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores que las normas mínimas establecidas según el Convenio.

2. No obstante, cada Parte se reserva, para el sobrevuelo y/o aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

Artículo 13. *Seguridad operacional.*

1. Cada Parte podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar en el plazo de treinta (30) días siguientes contados a partir de la respectiva fecha de la solicitud.

2. Si, después de las consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 4 del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. De conformidad con las obligaciones establecidas en el Artículo 16 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo «inspección en rampa», siempre que no ocasione una demora no razonable. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio, la inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si tales inspecciones o serie de inspecciones en rampa dieran lugar a:

a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, o

b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

la Parte Contratante encargada de la inspección podrá determinar, a efectos del Artículo 33 del Convenio, que los requisitos en virtud de los cuales fueron expedidos o convalidados el certificado o licencias relativos a la aeronave o a la tripulación de la misma, o que los requisitos con arreglo a los cuales se explota la aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.

5. En el caso de iniciar, de conformidad con el apartado 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la compañía o compañías aéreas de una Parte y sea denegado el acceso por el representante de dicha compañía o compañías aéreas, la otra Parte podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el apartado 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho apartado.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una compañía o compañías aéreas de la otra Parte en el caso de que, como consecuencia de una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas, o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad operacional de la compañía aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte en virtud de lo establecido en los apartados 2 o 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando España haya designado a una compañía aérea cuyo control regulador sea ejercido y mantenido por otro Estado miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte en este Artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado miembro de la Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa compañía aérea.

Artículo 14. *Seguridad.*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general 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, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en

que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes y exigirán a los operadores de aeronaves de su matrícula, o a los explotadores que tengan la oficina principal o domicilio en el territorio de las Partes o, en el caso del Reino de España, a los operadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo de los Tratados de la Unión Europea y dispongan de licencia de explotación válida de conformidad con la normativa de la Unión Europea, y a los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actuar de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte conviene en que deberá exigirse a sus operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el apartado anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte.

Para la salida desde, o durante la permanencia en, el territorio de República Dominicana se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación de conformidad con la normativa vigente en ese país.

Para la salida desde, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la aviación de conformidad con la normativa de la Unión Europea y con la normativa vigente en el Reino de España sobre esta materia.

Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

4. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

5. Cuando una de las Partes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte.

6. No obstante, lo establecido en el Artículo 4 (Revocaciones), de este Acuerdo, que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de solicitud, será motivo suficiente para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o permisos técnicos concedidos a las compañías aéreas de ambas Partes.

7. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

8. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en el apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte cumpla con las disposiciones de este artículo.

Artículo 15. *Protección del medio ambiente.*

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Acuerdan en las operaciones entre sus respectivos territorios, cumplir con los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARPs) del Anexo 16 de la OACI, así como su política de protección ambiental.

Artículo 16. *Régimen fiscal.*

El régimen fiscal aplicable entre ambas partes será el establecido en el Convenio entre el Reino de España y la República Dominicana para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta, y su protocolo, hechos

en Madrid el 16 de noviembre de 2011, en vigor el 25 de julio de 2014, o el que pueda sustituirle en el futuro.

Artículo 17. *Capacidad.*

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en el Acuerdo Técnico disfrutarán de una igualdad de oportunidades justa y equitativa.

2. En la explotación de los servicios convenidos, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes tendrán libertad para establecer conjuntamente, en el Acuerdo Técnico, la capacidad y los derechos de tráfico a ofrecer por las compañías aéreas designadas de ambas Partes.

3. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos establecidos en el Acuerdo Técnico se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte acuerden un plazo más corto.

4. En el caso de que una de las Partes considere que el servicio prestado por una o más compañías aéreas de la otra Parte, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo 20 del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

Artículo 18. *Cuadro de rutas.*

1. En la explotación de los servicios convenidos, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes tendrán libertad para establecer conjuntamente, en el Acuerdo Técnico, el cuadro de rutas a explotar por las compañías aéreas designadas de ambas Partes.

2. En el Acuerdo Técnico, las Autoridades Aeronáuticas especificarán los derechos de tráfico con los que las rutas pueden ser explotadas.

Artículo 19. *Estadísticas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las compañías aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las compañías aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes deseen obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, a petición de cualquiera de ellas.

Artículo 20. *Consultas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes se consultarán con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y del Acuerdo Técnico.

Artículo 21. *Modificaciones.*

1. Si cualquiera de las Partes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha

de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor, de conformidad con lo establecido en el Artículo 26.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de común acuerdo podrán modificar el Acuerdo Técnico y efectuar revisiones periódicas. Todas las modificaciones a dicho Acuerdo Técnico entrarán en vigor a partir de la firma de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo 22. *Solución de controversias.*

1. En caso de controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes una nota de la otra Parte, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el apartado 2 del presente Artículo.

4. Cada Parte sufragará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados del procedimiento arbitral serán costeados a partes iguales por las Partes.

Artículo 23. *Registro.*

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24. *Convenios multilaterales.*

Si, con posterioridad a la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes celebrarán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo a dicho Convenio o Acuerdo Multilateral. Ello sin perjuicio de lo indicado en el artículo 16.

Artículo 25. *Denuncia.*

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Artículo 26. *Entrada en vigor.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas Diplomáticas intercambiadas entre las Partes que confirme el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, las Partes podrán aplicar provisionalmente este Acuerdo, de conformidad con sus procedimientos internos y/o legislación interna aplicable, desde el día de la firma del presente Acuerdo.

3. A su entrada en vigor, este Acuerdo, junto con el Acuerdo Técnico, sustituirá al Convenio entre España y la República Dominicana sobre Transporte Aéreo, hecho en Santo Domingo de Guzmán el 15 de marzo de 1968 y a cualquier otro documento que sobre la misma materia hayan celebrado ambas Partes.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado, en Madrid el 21 de enero de 2022, en español.

Por el Reino de España
Raúl Medina Caballero
Director General de Aviación Civil

Por la República Dominicana
Dr. José E. Marte Piantini
Presidente de la Junta de Aviación Civil

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 21 de enero de 2022 de conformidad con lo dispuesto en su artículo 26.

Madrid, 3 de febrero de 2022.–La Secretaria General Técnica, Rosa Velázquez Álvarez.