

Tipo Norma	:Decreto 87
Fecha Publicación	:21-09-2011
Fecha Promulgación	:14-06-2011
Organismo	:MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Título	:PROMULGA EL CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
Tipo Version	:Unica De : 21-09-2011
Inicio Vigencia	:21-09-2011
Inicio Vigencia Internacional	:02-08-2011
País Tratado	:REPÚBLICA DOMINICANA
Tipo Tratado	:Bilateral
Id Norma	:1030113
URL	: http://www.leychile.cl/N?i=1030113&f=2011-09-21&p=

PROMULGA EL CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Núm. 87.- Santiago, 14 de junio de 2011.- Vistos: Los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1), inciso primero, de la Constitución Política de la República.

Considerando:

Que con fecha 3 de abril de 2009 el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Dominicana suscribieron, en Santiago, el Convenio de Transporte Aéreo.

Que el Convenio fue aprobado por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 707/SEC/11, de 17 de mayo de 2011, del Honorable Senado.

Que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 19, del aludido Convenio y, en consecuencia, éste entrará en vigor internacional el 2 de agosto de 2011.

Decreto:

Artículo único: Promúlgase el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Dominicana, suscrito en Santiago el 3 de abril de 2009; cúmplase y publíquese copia autorizada de su texto en el Diario Oficial.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- SEBASTIAN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Alfredo Moreno Charme, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- Ignacio Larraín Arroyo, Embajador, Director General Administrativo.

CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Dominicana, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

Deseando promover un sistema de transporte aéreo sobre la base de la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944,
Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, a menos que se disponga de otro modo, el término:

- (a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil o su organismo u organismos sucesores.
- (b) "Convenio" significa el presente Convenio, y cualesquiera enmienda al mismo;
- (c) "Parte Contratante" es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Convenio;
- (d) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que le han sido asignados, respectivamente, en el artículo 96 del Convenio de Chicago.
- (e) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
 - ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;
- (f) "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- (g) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
- (h) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el artículo 2 de la Convención;
- (i) "Cargos al usuario" significa los cargos, tasas, tarifas, derechos y gravámenes aplicados a las líneas aéreas por la autoridad competente o que dicha autoridad permita imponer por el suministro de bienes o instalaciones aeroportuarias o instalaciones de navegación aérea (incluidos instalaciones para sobrevuelos) o servicios o instalaciones afines, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- (j) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual uno opera y ambos comercializan conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.
- (k) "Dry Lease" significa un contrato de arrendamiento mediante el cual una persona, entidad o línea aérea da en arrendamiento una aeronave a otra línea aérea por un período de tiempo, asumiendo esta última el control operacional de la aeronave.
- (l) "Wet Lease" significa un contrato de arrendamiento mediante el cual un operador aéreo ("Arrendador") da en arrendamiento una aeronave y su tripulación de mando a otro operador aéreo, pero manteniendo el Arrendador el control operacional de la aeronave.
- (m) "Interchange" es una clase de arrendamiento Dry que consiste en que un operador aéreo ("Arrendador") da en arrendamiento una aeronave a otro operador aéreo ("Arrendatario") por períodos cortos de tiempo, asumiendo el Arrendatario el control operacional de la aeronave en tales períodos. La aeronave debe estar listada en las especificaciones operativas del Arrendador y del Arrendatario en calidad de operador primario y en calidad de operador secundario, respectivamente. La facultad de operar Dry, implica la de operar el interchange.
- (n) "Ruptura de Carga" consiste en la facultad de un operador aéreo de transferir en cualquier punto de la ruta acordada, el tráfico de pasajeros, carga y correspondencia o el tráfico exclusivo de carga desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distinta(s) de aquella(s) utilizada(s) sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo algún Acuerdo Comercial de aquellos indicados en el artículo octavo.

(o) "Código único" consiste en un acuerdo comercial mediante el cual un operador aéreo ("Licenciante") concede una licencia a otro operador aéreo ("Licenciatarario") para que este último utilice en la publicación de sus vuelos en los GDS el código IATA de designación otorgado por dicho organismo al Licenciante.

ARTÍCULO 2

Concesión de derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c) el derecho de prestar servicios aéreos, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correspondencia o exclusivos de carga, desde puntos anteriores, entre puntos de ambos territorios, vía puntos intermedios y mas allá, con plenos derechos de tráfico de hasta sexta libertad, con el número de frecuencias y material de vuelos que estimen convenientes; y
- d) El derecho de prestar servicios aéreos exclusivos de carga, regulares y no regulares, con plenos derechos de tráfico a cualquier punto o puntos, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio que designa la línea aérea (séptima libertad) con el número de frecuencias y material de vuelos que estimen convenientes.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

3. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

- a) Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas;
- b) Utilizar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave y/o servir puntos anteriores a cualquier punto del territorio de la línea aérea designada, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
- c) Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden;
- d) Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e) Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

ARTÍCULO 3

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas autoridades aeronáuticas y por vía diplomática, a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con lo establecido en el artículo 2.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1. de este artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normales y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2. de este artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que la designa.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada,

ateniéndose a las disposiciones de este Convenio y con un mínimo de demora administrativa.

ARTÍCULO 4

Revocación, suspensión o limitación de la autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el artículo 5 (aplicación de las leyes) del presente Convenio. El derecho de revocación se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante. La suspensión o limitación, una vez ejercida, será informada a la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante.

2. Este artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 6 (Reconocimiento de los certificados y licencias) y 7 (Seguridad en la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6

Reconocimiento de los certificados y licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de operador aéreo (AOC) y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas, Cada Parte Contratante se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTÍCULO 7

Seguridad

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita,

constituye parte integrante del presente Convenio,

2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes Contratantes actuarán 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, el protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio para la marcación de explosivos plásticos con fines de detección, firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos Convenios.

4. Las Partes Contratantes 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 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la respectiva legislación nacional.

3. Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las Partes limiten o imposibiliten la prestación de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante ("Servicios autónomos"), cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente

a servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de la Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante 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 adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho de remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la Primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesas se permitirán con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

6. Previa aprobación o registro, según sea el caso, de la autoridad aeronáutica correspondiente y de acuerdo a su legislación, las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán:

a) celebrar acuerdos comerciales tales como Block Space, Códigos Compartidos, intercambio de aeronaves, Código Único, Contratos de Arrendamiento ("dry lease"), Subarrendamiento, Contratos de Arrendamientos por Horas ("Interchange" o "lease for hours"), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación, Seguros y Mantenimiento ("Wet Lease"), en adelante todos los anteriores denominados conjuntamente como los "Acuerdos Comerciales", o cualquier otra fórmula de utilización de aeronaves u operación conjunta, con:

(I) líneas Aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes; y

(II) línea(s) aérea(s) de un tercer país;

siempre y cuando (i) las líneas aéreas que suscriban dichos Acuerdos Comerciales cuenten con los derechos de tráfico correspondientes; y (ii) los billetes de pasaje aéreo y/o guías aéreas establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cuál es la línea aérea que efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial-contratual.

b) En el caso específico de los Códigos Compartidos, las frecuencias utilizadas por las Líneas Aéreas Designadas no operadoras, no se restarán de la capacidad autorizada, salvo que estas operaciones se realicen con empresas de terceros países.

7. Para el caso de ruptura de carga las líneas aéreas designadas podrán operar bajo dicha modalidad previa notificación a la autoridad aeronáutica correspondiente. En el caso de ser ejercida con aeronaves que no estén incluidas en sus especificaciones de operación, se requerirá de la aprobación o registro correspondiente.

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para el mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;

c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en los

servicios convenidos, aun cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en el cual se hayan embarcado;

d) Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá a las Partes Contratantes recaudar, de forma no discriminatoria, gravámenes, derechos, tasas o cargos al combustible que se suministra en su territorio para ser utilizado en una aeronave de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que opere entre puntos de ambos territorios o en cualquiera otros puntos autorizados en este acuerdo o por la autoridad competente.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 10

Cargos al usuario

Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante se harán sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 11

Competencia entre líneas aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes dará oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Convenio.

2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.

3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención.

4. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 12

Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o

hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 60 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1, del presente artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTÍCULO 13

Consultas y enmiendas

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha de intercambio de notas en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

Solución de controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;

b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2, de este artículo.

4. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2, de este artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.

5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTÍCULO 15

Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente

Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

El presente Convenio finalizará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

ARTÍCULO 16

Acuerdo multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado por ambas Partes Contratantes, con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Convenio, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 17

Registro en la OACI

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

ARTÍCULO 18

No discriminación

Las Partes Contratantes entienden que el presente Convenio está basado en el principio de No Discriminación mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las Líneas Aéreas Designadas por cada Parte Contratante, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el presente Convenio, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico convenidos en el presente Convenio.

ARTÍCULO 19

Entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha en que cada Parte Contratante comunique a la otra, por la vía diplomática, que los respectivos trámites jurídicos internos correspondientes han quedado concluidos.

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

Hecho en la ciudad de Santiago, Chile, el 3 de abril de 2009, en dos ejemplares originales e igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Chile, Juan Pablo Lira Bianchi, Subsecretario de Relaciones Exteriores Subrogante.- Por el Gobierno de la República Dominicana, Luis Rodríguez Ariza, Presidente de la Junta de Aviación Civil