ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA
Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Artículo 1 Definiciones
Artículo 2 Concesión de Derechos
Artículo 3 Designación y Revocación
Artículo 4 Aplicabilidad de Leyes y Regulaciones
Artículo 5 Exención de Derechos de Aduana y otros Derechos
Artículo 6 Impuestos
Artículo 7 Cargos al Usuario
Artículo 8 Tráfico en Tránsito Directo
Artículo 9 Reconocimiento de Certificados y Licencias
Artículo 10 Precios
Artículo 11 Representación y Oportunidades Comerciales
Artículo 12 Capacidad y Competencia Leal
Artículo 13 Seguridad Operacional
Artículo 14 Seguridad de la Aviación
Artículo 15 Aspectos Sociales
Artículo 16 Protección del Medio Ambiente
Artículo 17 Suministro de Estadísticas
Artículo 18 Consultas
Artículo 19 Enmiendas
Artículo 20 Solución de Controversias
Artículo 21 Terminación
Artículo 22 Registro
Artículo 23 Entrada en Vigor
Anexo

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA

Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

El Gobierno Federal de Austria y el Gobierno de la República Dominicana, en lo adelante denominados "las Partes Contratantes", siendo Partes Contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando organizar, de manera segura y ordenada, los servicios aéreos internacionales y de promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con respecto a dichos servicios; y

Afirmando la importancia de proteger el medio ambiente en el desarrollo e implementación de la política de aviación internacional; y

Deseando establecer un acuerdo para fomentar el desarrollo de los servicios aéreos (regulares) entre y más allá de sus territorios,

Han acordado en lo siguiente:

ARTÍCULO 1
DEFINICIONES

A los efectos del presente Acuerdo:

a) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de Austria, el Ministerio Federal de Innovación, Movilidad e Infraestructura y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar cualquier función que actualmente ejercen dichas autoridades o funciones similares;

b) El término "servicios acordados" significan los servicios aéreos internacionales regulares en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Anexo del presente Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación de conformidad con los derechos de capacidad acordados;

c) El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluidos 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 (a) del mismo, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas sean aplicables a ambas Partes Contratantes;

d) El término "Anexo" significa el Anexo de este Acuerdo. El Anexo forma parte integrante del Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán una referencia al Anexo, salvo disposición en contrario;

e) El término "capacidad" en relación con los servicios acordados significa la carga útil disponible de la aeronave utilizada en dichos servicios, multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período determinado en una ruta o sección de una ruta;

f) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio;

g) El término "aerolínea designada" significa cualquier aerolínea, que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

h) El término "transporte multimodal" significa el transporte público por aeronave y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a título oneroso o por alquiler;

i) El término "precio" significa:

(i) "tarifas aéreas" a ser pagadas a las aerolíneas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros y equipaje en los servicios aéreos y las condiciones en las que se apliquen dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas por las agencias y otros servicios auxiliares; y

(ii) "tasas aéreas" a ser pagadas por el transporte de correo y carga y las condiciones bajo los cuales se apliquen dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas por las agencias y otros servicios auxiliares.

Esta definición comprende, cuando aplique, el transporte de superficie en relación con el transporte aéreo internacional, y las condiciones a las que está sujeta su aplicación;

j) El término "autoasistencia" significa una situación en la que el usuario del aeropuerto se presta directamente una o más categorías de servicios de asistencia en tierra y no celebra ningún contrato de ningún tipo con un tercero para la prestación de dichos servicios; a los efectos de la presente definición, no se considerarán terceros los usuarios aeroportuarios entre sí cuando:

a) uno tiene la mayoría en el otro, o

b) un organismo único tiene participación mayoritaria en cada uno de ellos;

k) El término "ruta especificada" significa una ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo;

l) El término "subvención o apoyo estatal" significa la prestación de apoyo sobre una base discriminatoria a una aerolínea designada, directa o indirectamente, por el Estado o por un organismo público o privado designado o controlado por el estado. Sin limitación, puede incluir la compensación de pérdidas operativas; el suministro de capital, subvenciones a fondo perdido o préstamos no reembolsables en condiciones privilegiadas; la concesión de ventajas financieras mediante la renuncia a beneficios o la recuperación de sumas adeudadas; la renuncia a una rentabilidad normal sobre los fondos públicos utilizados; exenciones fiscales; compensación por las cargas financieras impuestas por las autoridades públicas; o acceso discriminatorio a las instalaciones aeroportuarias, combustibles u otras instalaciones razonables necesarias para el funcionamiento normal de los servicios aéreos;

m) El término "territorio" tiene el significado del Artículo 2 del Convenio, como sigue: "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"; el término "soberanía" tiene el significado del Artículo 1 del Convenio, como sigue: "los estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio".

n) El término “cargo al usuario” significa un cargo impuesto a los transportistas aéreos por el suministro de infraestructuras aeroportuarias, entornos aeroportuarios, navegación aérea o instalaciones de seguridad de la aviación incluyendo servicios e instalaciones relacionados;

o) Las referencias en el presente Acuerdo a los nacionales de la República de Austria se entenderán como referidas a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea;

p) Las referencias en el presente Acuerdo a las aerolíneas de la República de Austria se entenderán como referidas a las aerolíneas designadas por la República de Austria;

q) Las referencias en el presente Acuerdo a los "Tratados de la UE" se entenderán como referidas al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

r) Las referencias en el presente Acuerdo a la "Asociación Europea de Libre Comercio" se entenderán como referidas a sus Estados Miembros Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

ARTÍCULO 2
CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo a efectos de la explotación de servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo.

2. Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras operen los servicios acordados en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

a) El derecho a volar a través del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar (derechos de "primera libertad"), y

b) el derecho a hacer paradas en su territorio con fines no comerciales (derechos de "segunda libertad").

c) El derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, equipajes, carga, incluido el correo, por separado o en combinación con destino o procedencia de punto(s) en el territorio de la primera Parte Contratante (derechos de "tercera y cuarta libertad").

3. La concesión de derechos de tráfico en virtud del párrafo (2) anterior no incluye la concesión del derecho a transportar pasajeros, equipaje, carga y correo entre puntos situados en el territorio de la Parte Contratante que concede los derechos y puntos en el territorio de un tercer país o viceversa (derechos de "quinta libertad"). Los derechos de tráfico de quinta libertad sólo se concederán sobre la base de la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes de conformidad con el Anexo.

4. Nada de lo dispuesto en el párrafo (2) se considerará que confiere a las aerolíneas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipajes y carga, incluido el correo a título oneroso o por alquiler, con destino a otro punto del territorio de esa otra Parte Contratante ("cabotaje").

ARTÍCULO 3
DESIGNACIÓN Y REVOCACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una o varias aerolíneas con el fin de explotar los servicios acordados en las rutas especificadas y a retirar la designación de cualquier aerolínea o a sustituir una aerolínea previamente designada por otra.

2. Dicha designación se efectuará mediante notificación escrita entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por la vía diplomática.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a la aerolínea designada por la otra Parte Contratante que demuestre que está capacitada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos aplicados a la explotación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Una vez recibida una designación, la otra Parte Contratante concederá las autorizaciones y permisos adecuados con el mínimo retraso procesal, siempre que:

a) En el caso de una aerolínea designada por la República de Austria:

(i) está establecida en el territorio de la República de Austria bajo los Tratados de la UE y tiene una licencia de operación válida conforme la legislación de la Unión Europea; y

(ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y

(iii) la aerolínea es propiedad directa o mediante una participación mayoritaria de los Estados Miembros de la Unión Europea o los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos Estados y está efectivamente controlada por dichos Estados y/o por sus nacionales.

(iv) la aerolínea cumple los requisitos establecidos en las leyes y reglamentos que se aplican normalmente a la operación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

b) En el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:

(i) está establecida en el territorio de la República Dominicana y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la ley aplicable de la República Dominicana; y

(ii) la República Dominicana ejerce y mantiene un control regulatorio efectivo de la aerolínea y es responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo; y

(iii) la aerolínea es propiedad directa o mediante una participación mayoritaria de la República Dominicana y/o de sus nacionales, y está efectivamente controlada por la República Dominicana y/o por sus nacionales.

(iv) la aerolínea cumple los requisitos establecidos en las leyes y reglamentos que se aplican normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación.

5. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante cuando:

a) En el caso de una aerolínea designada por la República de Austria:

(i) no está establecida en el territorio de la República de Austria bajo los Tratados de la UE o no dispone de una Licencia de Operación válida conforme a la legislación de la Unión Europea; o

(ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o

(iii) la aerolínea no es propiedad, directa o indirectamente a través de una participación mayoritaria de los Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o de nacionales de dichos Estados, ni está efectivamente controlada por dichos Estados y/o por sus nacionales.

b) En el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:

(i) no está establecida en el territorio de la República Dominicana o no tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la legislación aplicable de la República Dominicana; o

(ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido ni mantenido por la República Dominicana o la República Dominicana no es responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo; o

(iii) la aerolínea no es propiedad, directa o indirectamente a través de una participación mayoritaria, ni está efectivamente controlada por la República Dominicana y/o por sus nacionales.

6. Cuando una aerolínea haya sido designada y autorizada de conformidad con el presente Artículo, podrá comenzar a prestar los servicios acordados en cualquier momento, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.

7. A menos que sea indispensable una acción inmediata para prevenir la infracción de las leyes y reglamentos mencionados anteriormente o a menos que la competencia leal, la seguridad operacional o seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 12 (Capacidad y Competencia Leal), 13 (Seguridad Operacional) o 14 (Seguridad de la Aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo se ejercerán únicamente después de consultas entre las autoridades aeronáuticas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4
APLICABILIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante se aplicarán a la navegación y explotación de las aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante durante la entrada a, el sobrevuelo, la permanencia en y salida del territorio de la primera Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulen la entrada a, permanencia en y salida de su territorio de pasajeros, tripulantes, carga o correo, así como las formalidades relativas a la entrada, salida, emigración, inmigración, aduanas, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante mientras se encuentren en dicho territorio.

3. Cada Parte Contratante permitirá, en su territorio, que las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante adopten medidas (por ejemplo, el despliegue de especialistas en documentos) para garantizar que sólo se transporten personas que reúnan las condiciones necesarias para la entrada o el tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante y que estén en posesión de los documentos de viaje requeridos.

4. Cada Parte Contratante readmitirá en su territorio, a efectos de examen, a una persona que hubiere estado presente en su territorio antes del embarque y que haya sido declarada inadmisible y, por tanto, se le haya denegado la entrada en el aeropuerto de destino. Cuando una persona que haya sido declarada inadmisible no esté o ya no posea sus documentos de viaje o si sus documentos de viaje han sido destruidos, una Parte Contratante aceptará en su lugar un documento que acredite las circunstancias del embarque y llegada expedido por las autoridades de la otra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante suministrará, previa solicitud, a la otra Parte Contratante copias de las leyes y regulaciones pertinentes a que se refiere el presente Artículo.

ARTÍCULO 5
EXENCIÓN DE DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte Contratante, así como su equipo regular, suministros de combustible y lubricantes y las provisiones de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los aranceles de aduana, tasas de inspección y otros derechos o impuestos a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Además, también estarán exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

(a) los suministros de las aeronaves embarcadas 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 uso a bordo de las aeronaves que efectúen en una ruta determinada de la otra Parte Contratante;

(b) piezas de repuestos introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas en una ruta especificada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante;

(c) los combustibles y lubricantes destinados a abastecer a las aeronaves operadas en una ruta determinada por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante, incluso si dichos suministros van a ser utilizados en la parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte Contratante en la que se embarquen. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a la República de Austria imponer, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles, tasas o cargos sobre el combustible suministrado en el territorio de la República de Austria para su uso en una aeronave de una aerolínea designada de la República Dominicana que opere entre un punto en el territorio de la República de Austria y otro punto en el territorio de la República de Austria o en el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

Podrá exigirse que los materiales a que se refieren los sub-párrafos a), b) y c) del presente párrafo se mantengan bajo vigilancia o control aduanero

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que se hallan a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En tal caso, podrán estar 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 6
IMPUESTOS

1. Cada Parte Contratante deberá, en base a la reciprocidad, eximir a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante de impuestos sobre los ingresos o beneficios obtenidos por esas aerolíneas en el territorio de la primera Parte Contratante por la operación de servicios aéreos internacionales, con la excepción de los impuestos aplicables a las ganancias de las ventas realizadas por las oficinas locales de ventas dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

2. El capital representado por las aeronaves operadas en tráfico internacional y por bienes muebles relacionados con la operación de dichas aeronaves, sólo será gravado en el territorio de la Parte Contratante en el que se encuentre el lugar de gestión efectiva de la empresa.

3. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble imposición sobre la renta y el capital, entre las Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones de este último.

ARTÍCULO 7
CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte Contratante garantizará que los cargos al usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes a las aerolíneas de la otra Parte Contratante para el uso de la navegación aérea y el control del tráfico aéreo, la infraestructura aeroportuaria, la seguridad de la aviación y las instalaciones y servicios conexos sean justos, razonables, no injustamente discriminatorias y equitativamente distribuidos entre las categorías de usuarios. Ninguna de las Partes Contratantes puede imponer ni permitir la imposición a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante de derechos superiores a los impuestos a sus propias aerolíneas que operan servicios internacionales similares.

2. Las tasas aplicadas por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicaciones y servicios aéreos, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante.

3. Cada Parte Contratante fomentará consultas entre las autoridades u organismos competentes de recaudación en su territorio y las aerolíneas y/o sus órganos representativos que utilizan los servicios e instalaciones, y fomentará que las autoridades u organismos competentes de recaudación y las aerolíneas o sus

órganos representativos intercambien la información necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos conforme a los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte Contratante garantizará que las autoridades u organismos competentes de recaudación proporcionen al usuario un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario para permitir que dichas autoridades tengan en cuenta las opiniones expresadas por los usuarios antes de que se realicen cambios.

4. Ninguna Parte Contratante será considerada, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 20 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo, que incumpla una disposición del presente Artículo, a menos que:

(a) no realice una revisión del cargo o práctica que es objeto de queja por parte de la otra Parte Contratante dentro de un plazo razonable; o

(b) después de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

ARTÍCULO 8
TRÁFICO EN TRÁNSITO DIRECTO

Los pasajeros, el equipaje y la carga, incluido el correo, en tránsito directo a través del territorio de cualquier Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, estarán exentos de aranceles de aduana, cargos y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 9
RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o validadas de conformidad con las leyes y regulaciones de una Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República de Austria, las leyes y regulaciones de la Unión Europea, y aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a efectos de la operación de los servicios acordados, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados, iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio.

2. El párrafo 1) también se aplica con respecto a una aerolínea designada por la República de Austria cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea.

3. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para vuelos que sobrevuelen su propio territorio, certificados de competencia y licencias concedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

ARTÍCULO 10
PRECIOS

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada aerolínea establezca los precios de los servicios aéreos regulares sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

(a) prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorios;
(b) protección de los consumidores frente a precios excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre aerolíneas; y
(c) protección de las aerolíneas contra los precios artificialmente bajos debidos a subvenciones o ayudas gubernamentales directas o indirectas.

2. No se requerirá que se presenten precios para los servicios aéreos internacionales regulares entre los territorios de las Partes Contratantes. No obstante, lo anterior, las aerolíneas de las Partes Contratantes continuarán proporcionando acceso inmediato, a solicitud, de información sobre precios históricos, existentes y propuestos a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes de manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 11
REPRESENTACIÓN Y OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Representación de la aerolínea

Las aerolíneas designadas por cada Parte Contratante estarán autorizadas:

(a) Establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de pasajes aéreos, así como, de conformidad con la legislación de esa otra Parte Contratante, otras facilidades necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo;

(b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con la legislación de esa otra Parte Contratante relativa a la entrada, residencia y empleo, al personal directivo, comercial, técnico, operativo y otros especialistas requeridos para la prestación del transporte aéreo;

(c)Estas necesidades de personal podrán, a elección de las aerolíneas designadas, ser satisfechas por su propio personal de cualquier nacionalidad o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y esté autorizada a prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

(d) Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte Contratante. De conformidad con dichas leyes y regulaciones, cada Parte Contratante concederá los permisos de trabajo necesarios, visados nacionales de trabajo, permisos de residencia u otros documentos similares, si procede a los representantes y al personal a los que se refiere en el párrafo 1 del presente Artículo, si se cumplen las condiciones.

(e) Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que la representación de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante pueda ejercer sus actividades de manera ordenada.

2. Ventas, conversión y transferencia de fondos e ingresos

(a) Cualquier aerolínea de cada Parte Contratante podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo y servicios conexos en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y/o, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes de ventas, otros intermediarios designados por la aerolínea, a través de otra aerolínea o a través del internet. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dichos servicios de transporte y servicios conexos, y cualquier persona será libre de comprar dichos servicios de transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de conformidad con la legislación en moneda local.

(b) Cada aerolínea tendrá derecho a convertir en monedas libremente convertibles y remitir los ingresos locales desde el territorio de la otra Parte Contratante a su territorio de origen o al país o países de su elección de acuerdo con la legislación aplicable. La conversión y el envío de remesas se permitirán sin demora, sin restricciones ni impuestos al tipo de cambio oficial aplicable a las transacciones corrientes y a las remesas en la fecha en que la aerolínea presente la solicitud inicial de remesa.

(c)Las aerolíneas de cada Parte Contratante podrán pagar gastos locales en el territorio de la otra Parte Contratante, en moneda nacional, incluidas las tasas aeroportuarias y compras de combustible, y otras facilidades y servicio, así como cualquier cargo por el uso de instalaciones de navegación aérea, comunicaciones y servicios aéreos, de acuerdo con las leyes, reglamentos y disposiciones contractuales de cada Parte Contratante.

3. Asistencia en tierra

Cada aerolínea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra («autoasistencia») en el territorio de la otra Parte Contratante o de otro modo a subcontratar estos servicios («asistencia de terceros»), total o

parcialmente, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios. Cuando o mientras las leyes y reglamentos aplicables a la asistencia en tierra en el territorio de una Parte Contratante impidan o limiten la libertad de subcontratar estos servicios o la autogestión, cada aerolínea designada será tratada de forma no discriminatoria en lo que respecta a su acceso a los servicios de autogestión y asistencia en tierra prestados por un proveedor o proveedores.

4. Arrendamiento

Las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho a prestar los servicios acordados en las rutas especificadas utilizando aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas a cualquier empresa, incluidas otras aerolíneas, sujeto a que estén autorizadas para utilizar la aeronave (o aeronaves y tripulación) en tal base por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

5. Código Compartido

Al operar u ofrecer servicios en virtud del presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos de comercialización cooperativa, como acuerdos de código compartido con:

(a) cualquier aerolínea o aerolíneas de las Partes; y

(b) cualquier aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y

(c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo);

siempre que (i) todas las aerolíneas implicadas posean la autorización correspondiente y (ii) los acuerdos cumplan los requisitos relativos a seguridad de la aviación y la competencia normalmente aplicados a dichos acuerdos. En el caso del transporte de pasajeros vendido en códigos compartidos, se informará al comprador en el punto de venta o, en cualquier caso, antes del embarque, cual aerolínea operará cada sector del servicio.

6. Transporte multimodal

Sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante, las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante estarán autorizadas a emplear, en relación con el transporte aéreo, cualquier transporte multimodal hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o de terceros países. Las aerolíneas pueden optar por realizar su propio transporte multimodal o proporcionarlo mediante acuerdos, incluido el código compartido, con otros modos de transporte. Dichos servicios multimodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio único para el transporte aéreo y multimodal combinado, siempre que se informe a los pasajeros y transportistas sobre los proveedores del transporte implicado.

7. Servicio, Mantenimiento o Reparación de aeronaves

Cada aerolínea designada tendrá derecho a prestar su propio servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves en el territorio de la otra Parte Contratante o a subcontratar estos servicios, total o parcialmente, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios y autorizados en los aeropuertos de que se trate. El mantenimiento y la corrección de defectos también pueden realizarse para aerolíneas donde a) una tiene la mayoría en la otra, o b) un solo organismo tiene una participación mayoritaria en cada una.

ARTÍCULO 12
CAPACIDAD Y COMPETENCIA LEAL

1. Cada Parte Contratante dará oportunidades justas e iguales a las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en la prestación del transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante permitirá a cada aerolínea designada determinar la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado. De conformidad con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves explotadas por las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas, de gestión del tráfico aéreo y de seguridad, medioambientales o protección sanitaria o salvo que se disponga lo contrario en este Acuerdo.

3. Las aerolíneas designadas por una Parte Contratante pueden estar obligadas a presentar sus itinerarios de vuelo para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.

En casos especiales, este plazo podrá reducirse sujeto al consentimiento de dichas autoridades.

4. Ninguna Parte Contratante permitirá que su aerolínea o aerolíneas designadas, ya sea en conjunción con otra aerolínea o aerolíneas o por separado, abusen del poder de mercado de una manera que haya, sea probable o pretenda tener el efecto de debilitar gravemente a un competidor o excluirlo de una ruta.

5. Ninguna Parte Contratante proporcionará ni permitirá subvenciones o ayudas estatales a su aerolínea o aerolíneas designadas de tal manera que afecten negativamente a las oportunidades justas e iguales de las aerolíneas de la otra

Parte Contratante para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional.

6. Cuando una Parte Contratante conceda una subvención o ayuda estatal a una aerolínea designada en relación con servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, exigirá a dicha aerolínea que identifique la subvención o la ayuda de forma clara y separada en sus cuentas.

7. Si una Parte Contratante ha fundamentado preocupaciones de que sus aerolíneas designadas estén siendo objeto de discriminación o prácticas desleales, o que un subsidio o apoyo considerado o proporcionado por la otra Parte Contratante afectaría negativamente o está afectando negativamente a las oportunidades justas e iguales de las aerolíneas de la primera Parte Contratante en competir en la prestación de transporte aéreo internacional, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán en un plazo de treinta (30) días desde la recepción de dicha solicitud por parte de cualquiera de las Partes Contratantes. El incumplimiento de un acuerdo satisfactorio en un plazo de treinta (30) días desde el inicio de dichas consultas constituirá motivo para suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 (Concesión de Derechos) del presente acuerdo por la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, o para revocar la autorización de operación, o para imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos.

ARTÍCULO 13
SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante puede solicitar en cualquier momento la celebración de consultas sobre las normas de seguridad en cualquier área relativa a las tripulaciones aéreas, a las aeronaves o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días posteriores a dicha solicitud.

2. Si, a raíz de dichas consultas, una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene y administra eficazmente normas de seguridad en cualquier área que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante esos hallazgos y las medidas que considere necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas, y que la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas adecuadas. El incumplimiento por parte de la otra Parte Contratante de tomar las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días

o en el plazo más largo que se acuerde, será motivo para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 (Designación y Revocación) del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por las aerolíneas designadas de una Parte Contratante que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante; a bordo y alrededor de la aeronave para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación, así como el estado aparente de la aeronave y su equipo (denominado en este artículo "inspección en rampa"), siempre que esto no provoque un retraso injustificado.

4. Si dicha inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar:

(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 eficaces de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte Contratante que efectúe la inspección será, a efectos del Artículo 33 del Convenio, libre de concluir que los requisitos bajo los cuales se han expedido o validado el certificado o licencias respecto a dicha aeronave o respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos bajo los cuales es operada dicha aeronave no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En caso de que el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en nombre de la aerolínea o las aerolíneas de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo (3) de este Artículo sea denegado por un representante de dicha aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante podrá inferir libremente que surjan preocupaciones graves del tipo a las que se refiere el párrafo (4) del presente Artículo y extraer las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una aerolínea o varias aerolíneas de la otra Parte Contratante inmediatamente en caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consulta u otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de la operación de la aerolínea.

7. Cualquier acción que adopte una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) supra se suspenderá una vez que deje de existir la base para la adopción de dicha medida.

8. Cuando la República de Austria haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo se aplicarán por igual en lo que respecta a la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de las normas de seguridad por parte de ese otro Estado Miembro de la Unión Europea y en lo que respecta a la autorización de operación de dicha aerolínea.

ARTÍCULO 14
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante de este Acuerdo.

2. Las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones de:

(a) El Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de la Aeronave, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

(b) El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, el 16 de diciembre de 1970;

(c)El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971;

(d) 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;

(e) El Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991;

y cualquier otro acuerdo multilateral en materia de seguridad de la aviación vinculante para ambas Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de

Aviación Civil Internacional (ICAO) y designadas como Anexos del Convenio, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; deberán exigir que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, operadores de aeronaves establecidos en su territorio bajo los Tratados de la UE y que posean Licencias de Operación válidas conforme la legislación de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen conforme a dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Las Partes Contratantes se prestarán recíprocamente a 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 tripulantes, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

5. Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronaves estarán obligados a observar, para la salida desde o durante su permanencia en el territorio de la otra Parte Contratante, las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación vigente en el Estado, incluida, en el caso de la República de Austria, la legislación de la Unión Europea.

6. Cada Parte Contratante deberá garantizar que se apliquen eficazmente las medidas adecuadas en su territorio para proteger la aeronave y examinar pasajeros, tripulación y objetos de mano, y realizar controles de seguridad adecuados del equipaje, carga, correo y los suministros de aeronaves antes y durante el embarque o desembarque.

7. Cada Parte Contratante también deberá considerar con simpatía cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.

8. 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 Contratantes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y con seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de dicha solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la

fecha de dicha solicitud constituirá motivo para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 de este Acuerdo (Designación y Revocación). En caso de emergencia grave, cualquiera de las Partes Contratantes puede adoptar medidas provisionales antes de que expire un periodo de un mes.

ARTÍCULO 15
ASPECTOS SOCIALES

1. Las Partes Contratantes reconocen la importancia de considerar los efectos del presente Acuerdo sobre el trabajo, empleo y condiciones de trabajo. Las Partes Contratantes acuerdan cooperar en materia laboral dentro del ámbito del presente Acuerdo, entre otras cosas en relación con los impactos en el empleo, los derechos fundamentales en el trabajo, las condiciones laborales, la protección social y el diálogo social.

2. Las Partes Contratantes, a través de sus leyes, regulaciones y prácticas, promoverán altos niveles de protección en el ámbito laboral y social del sector de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes reconocen la importancia de los beneficios que se derivan cuando los importantes beneficios económicos de mercados abiertos y competitivos se combinan con alto estándares laborales para los trabajadores. Las Partes Contratantes aplicarán el presente Acuerdo de manera que contribuya a altos estándares laborales y a garantizar que los derechos y principios contenidos en sus respectivas leyes y reglamentos no se socaven, sino que se hagan cumplir efectivamente.

4. Las Partes Contratantes reafirman su compromiso, de conformidad con sus obligaciones derivadas de la condición de miembro de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Declaración de la OIT sobre Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86ª Sesión en 1998, de respetar, promover y aplicar eficazmente los Derechos y Principios Fundamentales en el Trabajo.

5. Las Partes Contratantes promoverán los objetivos incluidos en la Agenda de Trabajo Decente de la OIT y en la Declaración de la OIT sobre Justicia Social para una Globalización Justa, según su enmienda, así como las Conclusiones y recomendaciones de la OIT sobre la promoción de un trabajo digno para moldear una recuperación económica verde, sostenible e inclusiva para el sector de la aviación civil, en la medida de sus capacidades y en su adopción y correspondiente ratificación por cada Parte Contratante.

6. Las Partes Contratantes acuerdan intensificar la cooperación entre las Autoridades de Aviación Civil, las Autoridades Laborales y otras instituciones

públicas y privadas relevantes, con el objetivo de intercambiar información y compartir mejores prácticas. Las Partes Contratantes deberán promover la igualdad de oportunidades y trato para todos, especialmente para las mujeres, incluso poniendo fin a las prácticas sesgadas de género, donde existan, y mediante políticas que proporcionen a las mujeres acceso al trabajo y a la progresión profesional en roles técnicos, acreditados y puestos de liderazgo;

7. Cada Parte hará esfuerzos continuos y sostenidos para ratificar, en la medida en que aún no lo haya hecho, las convenciones fundamentales de la OIT.

ARTÍCULO 16
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

1. Las Partes Contratantes apoyan la protección del medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación y abordando eficazmente los impactos ambientales significativos de la aviación, incluidas sus emisiones de gases de efecto invernadero, emisiones contaminantes y ruido. Se comprometen a perseguir estos objetivos mediante el apoyo al desarrollo de normas globales efectivas por parte de la OACI y mediante medidas nacionales apropiadas, en consonancia con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional.

2. Las Partes Contratantes confirman su compromiso con el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global muy por debajo de 2, preferiblemente a 1,5 grados Celsius o menos, comparado con los niveles preindustriales. Acuerdan contribuir a la consecución de dicho objetivo limitando las emisiones de gases de efecto invernadero y no emisiones de CO2 asociadas a la aviación.

3. Las Partes Contratantes confirman su apoyo y se esforzarán por alcanzar el objetivo aspiracional a largo plazo de emisiones netas cero de dióxido de carbono para 2050, decidido en el 41ª sesión de la Asamblea de la OACI. Acordaron cooperar entre sí en la elaboración e implementación de medidas apropiadas para lograr este objetivo.

4. Las Partes Contratantes reconocen que abordar los impactos climáticos de la aviación y perseguir su desarrollo sostenible requieren una serie de medidas, incluyendo mejoras en la tecnología aeronáutica, mejoras operativas, la adopción de combustibles sostenibles para aviación (SAF) y medidas basadas en el mercado. Las Partes Contratantes participarán notablemente en la compensación bajo el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI.

5. Las Partes Contratantes se comprometen a trabajar juntas en apoyo de las medidas medioambientales y de sostenibilidad a nivel de la OACI. En particular, se comprometen a implementar el Marco Mundial adoptado por la 3ª Conferencia de la

OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos (CAAF/3) el 24 de noviembre de 2023.

6. Las Partes Contratantes se comprometen a desarrollar medidas que promuevan e incrementen el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) en sus respectivos territorios. Acuerdan informarse mutuamente de las medidas adoptadas y de las mejores prácticas conexas. Las Partes Contratantes también acuerdan contribuir a medidas regionales e internacionales destinadas a aumentar la disponibilidad y el despliegue de las SAF.

7. Las Partes Contratantes acuerdan continuar participando y reforzando su cooperación en acciones medioambiental en la aviación mediante el intercambio de información y el diálogo regular.

8. Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes Contratantes acuerdan que las operaciones entre sus respectivos territorios se realizarán de conformidad con las Normas y Practicas Recomendadas (SARPs) del Anexo 16 y de la política actual de la OACI sobre protección del medioambiental.

9. Nada en este Acuerdo deberá interpretarse como una limitación de la autoridad de las autoridades competentes de una Parte Contratante para tomar todas las medidas apropiadas para prevenir o abordar de otro modo los impactos ambientales de los servicios aéreos, siempre que dichas medidas sean plenamente coherentes con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, incluida el Convenio, y se apliquen sin distinción de nacionalidad.

ARTÍCULO 17
SUMINISTRO DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a petición de éstas, las estadísticas que sean razonablemente necesarias para fines informativos, con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante.

ARTÍCULO 18
CONSULTAS

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se consultarán periódicamente, con el fin de garantizar una estrecha cooperación en todas las cuestiones relacionadas con la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.

2. Dichas consultas comenzarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de solicitud de una Parte Contratante.

ARTÍCULO 19
ENMIENDAS

1. Si alguna de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna disposición del presente Acuerdo, podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas (que podrán prepararse mediante conversaciones entre las autoridades aeronáuticas) comenzarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una prórroga de este plazo.

2. Las modificaciones así acordadas serán aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigor el primer día del segundo mes, siguiente al mes en que las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente mediante canje de notas diplomáticas que se han cumplido los requisitos para su entrada en vigor con arreglo a sus respectivos procedimientos jurídicos.

3. Las modificaciones al Anexo del presente Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrar en vigor cuando sean confirmadas mediante un intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 20
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes respecto a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las autoridades aeronáuticas, sin perjuicio de los procedimientos de consulta específicos previstos en el Artículo 13 (Seguridad Operacional) y el Artículo 14 (Seguridad de la Aviación), en primer lugar, buscan resolverla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones, las Partes Contratantes intentarán resolver la controversia mediante la negociación a través de canales diplomáticos.

3. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante negociaciones, pueden acordar remitir la controversia para su decisión a un árbitro, o la disputa puede, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, ser sometida para decisión a un tribunal de tres árbitros, uno a ser designado por cada Parte Contratante y el tercero designado por las dos designadas. Los términos de

referencia del procedimiento de arbitraje serán determinados por las Partes Contratantes.

4. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro en un plazo de ciento veinte (120) días desde la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la otra notificación por vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será designado en un plazo adicional de ciento veinte (120) días.

5. Si alguna de las Partes Contratantes no designa un árbitro en el plazo especificado o el tercer árbitro no es nombrado en el plazo especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que nombre un árbitro o árbitros, según lo requiera el caso. En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal y determinará el lugar donde se celebrará el arbitraje. Si el Presidente considera que es nacional de un estado, lo cual no puede ser considerado neutral en relación con la controversia, el Vicepresidente de mayor antigüedad que no esté inhabilitado por ese motivo hará los nombramientos. El tribunal arbitral adoptará su decisión por mayoría de votos.

6. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión adoptada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo.

7. En caso de que una de las Partes Contratantes no cumpla con cualquier decisión dictada en virtud del párrafo (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante en incumplimiento o a una aerolínea designada en incumplimiento.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos a partes iguales por las Partes Contratantes. Todos los gastos en que incurra el Presidente del Consejo de la OACI en relación con los procedimientos del párrafo (4) del presente Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 21
TERMINACIÓN

1. Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte Contratante por vía diplomática su decisión de rescindir el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

2. En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación se ha recibido catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

ARTÍCULO 22
REGISTRO

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la OACI.

ARTICULO 23
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente al mes en que las dos Partes Contratantes hayan terminado de notificarse mutuamente, mediante un canje de notas diplomáticas, que se han cumplido los requisitos para su entrada en vigor con arreglo a sus respectivos procedimientos jurídicos.

El Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno Federal de Austria y el Gobierno de la República Dominicana, firmado el 19 de abril de 2007, se dará por terminado y reemplazado por el presente Acuerdo en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por los respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho por duplicado en .... el..... en, alemán, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo, prevalecerá el texto en inglés.

POR EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRÍA

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

ANEXO

Sección I:

Servicios Aéreos de pasajeros y combinados

A. Las aerolíneas designadas por la República de Austria tendrán derecho a explotar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas que se especifican a continuación:

Puntos de Origen:	**Puntos intermedios:**	**Puntos de destino:**	**Puntos más allá:**
Puntos en Austria	Cualquier punto	Puntos en República Dominicana	Cualquier punto

B. Las aerolíneas designadas por República Dominicana tendrán derecho a operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas que se especifican a continuación:

Puntos de Origen:	**Puntos intermedios:**	**Puntos de destino:**	**Puntos más allá:**
Puntos en República Dominicana	Cualquier punto	Puntos en Austria	Cualquier punto

Sección II:
Cualquier punto intermedio y puntos más allá pueden ser servidos por la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte Contratante sin ejercer los derechos de tráfico de Quinta Libertad.

El ejercicio de los derechos de tráfico de la Quinta Libertad podrá ser acordados por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

Sección III:
Las aerolíneas de ambas Partes Contratantes podrán, en cualquiera o todos los vuelos y a su elección:

(a) operar vuelos en uno o ambos sentidos;

(b) combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de aeronave;

(c) servir puntos intermedios y más allá, según se especifica en los párrafos 1 y 3 del presente Anexo, y puntos en los territorios de las Partes Contratantes en cualquier combinación y en cualquier orden;

(d) omitir paradas en cualquier punto o puntos;

(e) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;

(f) hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquier Parte Contratante;

(g) transportar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante; y

(h) combinar el tráfico en la misma aeronave, independientemente de dónde se origine.