

YO, JEANNETTE MARIA SANLLEY POU, INTERPRETE JUDICIAL DEL JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA del Distrito Nacional, debidamente juramentado para el ejercicio legal de mis funciones; CERTIFICO: Que he procedido a la traducción de un documento escrito en el idioma inglés cuya versión al español, según el criterio de quien suscribe, es la siguiente:

MEMORANDO DE CONSULTAS

ENTRE

AUTORIDADES DE AERONÁUTICA DE LA REPÚBLICA FRANCESA Y LAS
AUTORIDADES DE AERONÁUTICA DE REPÚBLICA DOMINICANA

Las delegaciones representando las Autoridades Aeronáuticas de la República Francesa Y las Autoridades Aeronáuticas de la República Dominicana se reunieron en Santo Domingo los días 2 y 3 de abril del año 2013 para discutir asuntos de interés común relacionados al Acuerdo de Servicio Aéreo entre los dos gobiernos, firmado en fecha 8 de diciembre del año 1969 (el "Acuerdo").

La lista de las dos delegaciones se encuentra incluida en el anexo denominado Apéndice I.

Las conversaciones se desarrollaron en una atmósfera afectuosa y cordial, lo cual es característico de las relaciones existentes entre la República Francesa y la República Dominicana.

Ambas delegaciones acordaron lo siguiente:

I).- Proyecto/Borrador Protocolo enmendando el Acuerdo:

Las dos delegaciones revisaron todas las modificaciones del Acuerdo que fueron decididas durante previas consultas realizadas entre las dos Autoridades Aeronáuticas y que no llegaron a entrar en vigor debido a que no se iniciaron los procedimientos legales necesarios. Dichas autoridades decidieron aprovechar la oportunidad de la presente actualización para incluir algunas modificaciones de las Enmiendas en el Acuerdo que fue decidido en Mumbai en fecha 18 del mes de octubre del año 2011.

Sobre esta base, discutieron e iniciaron el texto de un Proyecto/Borrador Protocolo a fin de que oficialmente sea enmendado el presente Acuerdo entre los dos gobiernos, firmado en fecha 8 del mes de diciembre del año 1969. Este Protocolo se encuentra anexo al presente Memorando de Consultas como el Apéndice II. Ambas delegaciones acordaron someter este Protocolo rubricado, después de traducido al francés y al español, para sus respectivas autoridades a fin de firmar y entrar en vigor a la mayor brevedad posible.

Estando pendiente la firma y entrada en vigor del presente Protocolo, ambas delegaciones acuerdan actuar de acuerdo con todas las provisiones del mismo dentro del único límite de sus competencias y respectivas reglas y regulaciones aplicables, directamente a partir de la fecha de la firma del presente Memorando de Consultas y por reciprocidad.

II).-Provisión sobre impuesto al combustible:

La delegación francesa propuso incluir, conforme a la legislación europea, una provisión específica respecto al posible impuesto del combustible para uso en aeronaves de una aerolínea designada de la República Dominicana, en caso de que dicha aerolínea decida operar "intra-EU 5th freedom traffic rights" (Derecho de 5ta. Libertad entre países de la UE). A ese respecto, la delegación francesa propuso complementar el Artículo 3 del Acuerdo con el nuevo párrafo siguiente:

Continúa la página dos-----

"4.- Nada en este Acuerdo impedirá que la República Francesa imponga, en base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles, tarifas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para ser utilizado en la aeronave de una aerolínea designada de la República Dominicana que opere entre un punto del territorio de la República Francesa y otro punto del territorio de la República Francesa o de otro Estado Miembro de la Unión Europea."

La delegación dominicana acordó sobre el principio de dicha provisión y ofreció agregar el párrafo siguiente:

Nada en este Acuerdo impedirá que la República Dominicana imponga, en base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles, tarifas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para ser utilizado en la aeronave de una aerolínea designada de la República Francesa que opere entre un punto en el territorio de la República Dominicana y otro punto de un tercer país.."

Ambas delegaciones acordaron discutir el detalle de esta provisión en el futuro, y antes de que un aerolínea designada de la República Dominicana inicie cualquier "intra-EU 5th freedom traffic rights" (Derecho de 5ta. Libertad entre países de la UE)

Este memorando de Consultas será aplicable dentro de los términos acordados del mismo a partir de la fecha de la firma de la versión en el idioma inglés y reemplazará todos los arreglos previos efectuados entre las dos Autoridades Aeronáuticas fechados el día 7 del mes de mayo del año 1987, el día 22 del mes de enero del año 1999 y el día 18 del mes de octubre del año 2011.

Una versión en francés y una versión en español del presente Memorando de Consultas serán establecidas y tendrán la misma validez que la versión en inglés a partir de la fecha en que ambas autoridades Aeronáuticas mutuamente reconozcan la validez de las mismas. Ambas delegaciones se comprometieron a aceptar estas versiones de francés y español para entrar en efecto dentro de un período de tiempo de seis (6) meses subsiguientes a la firma del presente Memorando de Consultas.

Hecho en Santo Domingo, en este día 3 del mes de abril del año 2013, en dos copias originales, cada una en el idioma inglés.

Por el Ministerio a cargo de Transporte
Jefe de la Delegación Francesa

Por la Junta de Aviación Civil
Jefe de la Delegación Dominicana

(firma ilegible)
Sr. François THÉOLEYRE

(firma ilegible)
Sr. Luis P. Rodríguez Ariza

Continúa en la página tres-----

Apéndice I

DELEGACIÓN FRANCESA

Ms Blandine Kreiss

Embajador de la República Francesa en República Dominicana

Jefe de la Delegación

Sr. François THÉOLEYRE

Asistente Director de Aerolíneas y Servicios Aéreos
Autoridad Francesa de Aviación Civil

Delegados:

Sr. Maxime MILLEFERT

Jefe Negociador Aéreo
Autoridad Francesa de Aviación Civil

Sr. Jean-Pierre GASTAUD

Jefe del Departamento Económico
Embajada Francesa en la República Dominicana

Sr. Pierre GENOLINI

Director de Acuerdos Internacionales América
Air France

Sr. Didier ARNAUD

Representante de Air France en la República Dominicana

DELEGACIÓN DOMINICANA

Jefe de la Delegación:

Sr. Luis P. Rodríguez Ariza

Presidente
Junta de Aviación Civil (CAB)

Delegados:

Sr. Radhamés Martínez Aponte

Miembro del Junta de Aviación Civil (CAB)
En representación del Ministerio de Turismo

Sr. Axel Wittkop

Miembro del Junta de Aviación Civil
Embajador, Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. José A. Pantaleón Taveras

Miembro del Junta de Aviación Civil
En representación del Asesor Legal del
Presidente de la República Dominicana

Sr. José Valdez

Asistente Director, Director Legal-Administrativo
En representación del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Continúa en la página cuatro-----

Dr. Pablo Lister Marín
Secretario
Junta de Aviación Civil (CAB)

Ms Bernarda Franco Candelario
Jefe del Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil (CAB)

Ms Paola Aimée Plá Puello
Jefe de la División Técnico-Jurídica de Transporte Aéreo
Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil (CAB)

Apéndice II

**PROTOCOLO DE ENMIENDA DE ACUERDOS DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
LA REPÚBLICA FRANCESA
Y
LA REPÚBLICA DOMINICANA**

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Dominicana, de aquí en adelante referidos como "las Partes",

Considerando que es necesario enmendar y completar el Acuerdo de transporte aéreo que fue firmado en fecha 8 del mes de diciembre del año 1969 entre sus dos Estados, de aquí en adelante referido como "el Acuerdo",

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

En el Acuerdo, los términos "Parte Contratante" y "Partes Contratantes" serán reemplazados respectivamente por "Parte" y "Partes".

Artículo II

En el Artículo 2 del Acuerdo las palabras "en el Artículo 2" serán reemplazadas por "en los Artículos 1 y 2".

Artículo III

El Artículo 6 del Acuerdo queda enteramente reemplazado por un nuevo Artículo que se lee como sigue:

"ARTÍCULO 6

1.- Para los fines de este Acuerdo, el término "Tratados EU" se refiere a Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea.

Continúa en la página cinco -----

2.- Cada Parte tendrá el derecho de revocar una autorización de operación, suspender el ejercicio de los derechos otorgados en este Acuerdo a la aerolínea designada por la otra Parte, o imponer las condiciones sobre el ejercicio de estos derechos según considere necesarios donde:

(a)-en el caso de una aerolínea que ha sido designada por la República Francesa, cuando:

- i.- no se encuentra establecida en el territorio de la República Francesa bajo los Tratados Europeos o no posee una Licencia de Operación válida, conforme con la Ley de la Unión Europea; o
- ii.- no se ejerce un control regulatorio efectivo de la aerolínea o dicho control no es mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado del Operador Aéreo, o las Autoridades Aeronáuticas correspondientes no se encuentran claramente identificadas en la designación; o
- iii.- la aerolínea no es propiedad, de manera directa o por mayoría de posesión de los Estados Miembros de la Unión Europea o Estados Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de dichos Estados, o que no se encuentra siempre controlada efectivamente por dichos Estados y/o ciudadanos tales estados.

Al ejercer sus derechos bajo este párrafo, la República Dominicana no discriminará entre los transportistas aéreos de la Unión Europea sobre las bases de nacionalidad.

(b).- en el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana, cuando:

- i.- no se encuentra establecida en el territorio de la República Dominicana o no posee una Licencia de Operación válida, conforme con las leyes dominicanas; o
- ii.- no se ejerce un control regulatorio efectivo de la aerolínea o dicho control no es mantenido por la República Dominicana ; o
- iii.- la aerolínea no es propiedad, de manera directa o por mayoría de posesión de la República Dominicana o Estados Miembros de la Comisión Latino Americana de Aviación Civil (LACAC) y/o nacionales de dichos Estados, o que no se encuentra siempre controlada efectivamente por dichos Estados y/o ciudadanos de tales estados.

(c).- en el caso de que la aerolínea falte al cumplimiento de las leyes o regulaciones que normalmente y de manera uniforme son aplicadas en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte otorgadora de esos derechos;

(d).-en el caso de que las normas establecidas en este Acuerdo, especialmente en los Artículos relacionados a la Seguridad Operacional y Seguridad de Aviación, no estén siendo mantenidas y administradas.

3.- A menos que sea esencial la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo a fin de evitar futuras infracciones de las leyes y regulaciones, o de las provisiones del presente Acuerdo, dichos derechos serán ejercidos únicamente después de consultar con la otra Parte. Dichas consultas tendrán lugar antes de que expiren los treinta (30) días subsiguientes a la solicitud de una Parte, a menos que ambas partes de otro modo hayan llegado a un acuerdo."

Continúa en la página seis-----

Artículo IV

Se inserta un artículo nuevo 6-1 subsiguiente al Artículo 6, el cual reza de la manera siguiente:

“Artículo 6-1

1.-Cada una de las Partes podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a las normas de seguridad mantenida por la otra Parte en las áreas relacionadas a las instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronave y operación de ésta. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 días de dicha solicitud.

2.- Si después de realizar consultas, una parte considera que la otra Parte no mantiene y administra con efectividad las normas de seguridad en el área referida en el párrafo 1 que por lo menos sean equivalente a las normas mínimas establecidas en el momento respecto a la Convenio, la primera parte notificará a la otra Parte acerca de los hallazgos encontrados y la otra Parte tomará la debida acción correctiva. La falta de la otra Parte de no tomar la acción correcta dentro de un tiempo razonable y en todo caso en un lapso de 15 días o un período mayor que haya sido acordado, sentará las bases para la aplicación del Artículo 6 del presente Acuerdo.

3.- A pesar de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, queda acordado que cualquier aeronave que sea operada o arrendada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, estar sujeta a ser examinada por las autoridades representantes de la otra Parte a bordo y alrededor de la aeronave para chequear la validez de los documentos de la aeronave y los de la tripulación y la condición aparente de la aeronave y sus equipos (en este artículo denominada (“inspección de rampa”), siempre que esto no conlleve a una demora injustificada.

4.-Si alguna inspección de rampa o alguna serie de inspecciones de rampa ocasiona lo siguiente:

(a).-Serías preocupaciones de que una aeronave o la operación de alguna aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento de acuerdo al Convenio, o,

(b).- Serías preocupaciones de que se falte a las efectivas normas de mantenimiento y administración de seguridad en ese momento de acuerdo al Convenio,

La Parte que lleva a cabo la inspección, para los propósitos del Artículo 33 del Convenio, tendrá la libertad de concluir que los requerimientos bajo los cuales los certificados o licencias de la aeronave o el operador o la tripulación de la aerolínea que fueron emitidos o suministrados válidamente no son equivalentes a, ni por encima de las normas mínimas establecidas en el momento, de acuerdo a la Convenio.

5.-En el evento de que sea negado el acceso para emprender una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte de acuerdo con el párrafo 3 más arriba sea negada, la otra Parte tendrá la libertad de inferir que serías preocupaciones del tipo referido en el párrafo 4 más arriba surgen y forman las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6.-Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o variar de inmediato la autorización de operación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampas, o negación al acceso para realizar una inspección de rampa, consulta u otra forma de diálogo, que impere una acción inmediata para la seguridad de las operaciones de alguna aerolínea o aerolíneas.

7.- Cualquier acción tomada de una parte conforme a los párrafos 2 y 6 mencionados más arriba, será descontinuada tan pronto la base para tomar dicha acción deje de existir.

Continúa en la pagina siete -----

8.- Donde la República Francesa haya designado una aerolínea cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la República Dominicana bajo el presente Artículo serán aplicados equitativamente respecto al mantenimiento, el ejercicio o la administración de las normas de seguridad por dicho Estado Miembro de la Unión Europea y respecto a la autorización de las operaciones de la aerolínea en cuestión.

Artículo V

Un nuevo Artículo 6-2 se inserta siguiendo el Artículo 6-1 que reza como sigue:

“Artículo 6-2

1.- En consonancia con sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes reafirman que la obligación que tiene uno ante el otro de proteger la seguridad de la Aviación Civil en contra de actos ilegales de interferencia forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes, en particular actuarán conforme a las provisiones de la Convenio sobre Ofensas y Ciertos Actos Adicionales Cometidos a Bordo de la Aeronave, firmados en Tokyo el 14 de Septiembre del año 1963, la Convención para la Supresión de Incautación Ilegal de una Aeronave. Firmada en Hague el 16 de diciembre del año 1970, la Convención para la Supresión de Actos Ilegales en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre del año 1971, el Protocolo para la Supresión de Actos Ilegales de Violencia en Aeropuertos Sirviendo a la Aviación Civil Internacional, Suplementario de la Convenio para la Supresión de Actos Ilegales en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, abierto para la firma en Montreal el día 24 del mes de Febrero del año 1988, la Convención sobre el Mercado de Explosivos Plásticos con el Propósito de Detección firmado en Montreal el día 1 del mes de marzo del año 1991, y cualquier otro acuerdo multilateral que rige la seguridad de la aviación civil obligatorio sobre ambas Partes.

2.- Las Partes proveerán, cuando sea solicitado, toda la asistencia necesaria uno a otro para evitar actos ilegales de incautación de la aeronave civil y otros actos ilegales en contra de la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y facilidades de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3.- Las Partes, en sus mutuas relaciones actuarán conforme a las provisiones de seguridad establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil y designadas como Anexos de la Convenio hasta donde dichas provisiones de seguridad sean aplicables a las Partes; estas requerirán que los operadores de la aeronave que tienen su principal lugar de negocio o residencia permanente en su territorio y, en el caso de la República Francesa, operadores que se encuentren establecidos en sus territorios con una licencia de operación de acuerdo con la ley de la Unión Europea, así como los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen conforme con dichas provisiones de seguridad de aviación. En este párrafo, la referencia de las provisiones de seguridad de aviación incluyen cualquier diferencia notificada por la parte interesada. Cada Parte dará información previa a la otra Parte sobre su intención de notificar cualquier diferencia relacionada a estas provisiones.

4.- Cada una de las Partes acepta que a sus operadores de aeronaves se les requerirá observar, la salida desde, o mientras se encuentren dentro del territorio de la otra Parte, las provisiones de seguridad de aviación conforme con la ley vigente de ese país, de acuerdo con el Artículo 5 de este Acuerdo.

Continúa en la página ocho-----

Cada Parte se asegurará de que sean aplicadas las medidas correctas con efectividad dentro de territorio a fin de proteger la aeronave y de inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga y las tiendas de la aeronave antes de y durante las operaciones de abordaje o cargamento. Cada una de las Partes también dará la comprensiva consideración a cualquier solicitud de la otra Parte para tomar de forma razonable medidas especiales de seguridad para enfrentar alguna amenaza en particular.

5.- Cuando ocurra algún incidente o amenaza de incidente o incautación ilegal de una aeronave civil u otros actos ilegales en contra de la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos y facilidades de navegación aérea, las Partes deberán prestarse asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas intencionadas para terminar rápidamente y con seguridad, el incidente o amenaza surgidos.

6.- Cuando una Parte posea suficiente base para cree que la otra Parte se ha apartado de las provisiones relacionadas con la seguridad de aviación provistas en este Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte. Si perjudicar las provisiones del Artículo 6 de este Acuerdo, la falta de alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días que siguen a la fecha de dicha solicitud, constituirá suficiente base para suspender los derechos otorgados a las Partes bajo este Acuerdo. Cuando sea requerido por una emergencia que presente una amenaza directa y excepcional a la seguridad de los pasajeros, tripulación o la aeronave de una de las Partes y si la otra Parte no cumple adecuadamente con sus obligaciones bajo los párrafos 4 y 5 de este Artículo, Una Parte podrá de inmediato tomar medidas adecuadas de protección provisional para alejar la amenaza. Cualquier acción tomada de acuerdo con este párrafo será descontinuada cuando la otra Parte haya cumplido con las provisiones de seguridad de este Artículo.

Artículo VI

El Artículo 12 de este Acuerdo queda enteramente reemplazado por un nuevo Artículo que reza como sigue:

“ARTÍCULO 12

1.-Al recibir una designación de una Parte, efectuada de acuerdo con las provisiones del Artículo 11 si es que la aerolínea designada ha solicitado la misma, en la forma y de la manera prescrita, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte otorgarán con la menor demora posible, las autorizaciones adecuadas de operación, quedando provisto que:

(a).-en el caso de una aerolínea designada por la República Francesa:

- i.- se encuentra establecida en el territorio de la República Francesa bajo los Tratados de la Unión Europea o no posee una Licencia de Operación válida, conforme con la Ley de la Unión Europea; y
- ii.- ejerce un control regulatorio efectivo de la aerolínea y dicho control es mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado del Operador Aéreo, o las Autoridades Aeronáuticas correspondientes se encuentran claramente identificadas en la designación; y
- iii.- la aerolínea es propiedad, directa o por mayoría de posesión de los Estados Miembros de la Unión Europea o Estados Miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de dichos Estados, o que se encuentra siempre controlada efectivamente por dichos Estados y/o ciudadanos de los mismos.

Continúa en la página nueve -----

(b).- en el caso de una aerolínea designada por la República Dominicana:

- i.- se encuentra establecida en el territorio de la República Dominicana y posee una Licencia de Operación válida, conforme con las leyes dominicanas; y
- ii.- ejerce un control regulatorio efectivo de las aerolíneas y dicho control es mantenido por la República Dominicana ; y
- iii.- la aerolínea es propiedad, directa o por mayoría de posesión de la CLAC Estados Miembros y/o nacionales de dichos Estados, o que se encuentra controlada efectivamente por dichos Estados y/o ciudadanos de los mismos.

(c).- la aerolínea designada está calificada para reunir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones que de forma normal y razonable son aplicadas a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte en cuestión, considerando la aplicación o aplicaciones de conformidad con las provisiones del Convenio; y

(d).- las normas establecidas en los Artículos relacionados a la Seguridad Operacional y Seguridad de Aviación, están siendo mantenidos y administrados.

2.- Cuando una aerolínea ha sido designada y autorizada, esta podrá comenzar a operar en cualquier momento los servicios acordados, estando sujetos al cumplimiento de las provisiones de este Acuerdo.”

Artículo VII

El último párrafo del Artículo 15 del Acuerdo será cancelado.

Artículo VIII

El Artículo 17 de este Acuerdo quedará enteramente reemplazado por un nuevo Artículo que reza como sigue:

“Artículo 17

1.- Para los propósitos de este Acuerdo, el término “Tarifa” se refiere a los precios a ser pagados, aplicados por las aerolíneas directamente o por sus agentes, para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales esos precios se aplican, incluyendo la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias, pero excluyendo remuneraciones o condiciones para transportar correo.

2.- Las tarifas (incluyendo impuestos y/o sobrecargo) a ser cargados por las aerolíneas designadas de cada Parte serán libremente establecidas a niveles razonables, tomando en cuenta el pago a todos los factores correspondientes, incluyendo el costo de operación, de combustible, las características del servicio y un beneficio razonable.

3.- Cada Parte puede requerir notificación y presentación con sus Autoridades Aeronáuticas, de las tarifas a ser cargadas hacia o desde su territorio por las aerolíneas designadas de la otra Parte. La notificación o presentación por parte de las aerolíneas de ambas Partes pueden ser requeridas no más de 30 días antes de la fecha de efectividad propuesta. En casos individuales, la notificación o presentación pueden ser permitidas dando una notificación más corta que la requerida normalmente.

4.- Sin perjuicio de la competencia aplicable y de las leyes prevalecientes de protección al consumidor en cada una de las partes, se limitarán a lo siguiente:

Continúa en la página diez-----

- a.- Prevención de precios o prácticas discriminatorias en exceso;
- b.- Protección de los consumidores contra precios excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de alguna posición dominante;
- c.- Protección de aerolíneas contra precios artificialmente bajos debido al subsidio o soporte;
- d.- Protección de aerolíneas contra precios artificialmente bajos, donde hay evidencia de que existe intención de eliminar la competencia.

5.- Cuando las Autoridades Aeronáuticas de cualesquiera de las Partes encuentran que ciertas tarifas no reúnen el criterio que define el párrafo 2 y/o ni caen dentro de las categorías establecidas en el párrafo 4.a, 4.b, 4.c y/o 4.d, estas deben enviar notificación razonable sobre su insatisfacción a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte y a la aerolínea involucrada, tan pronto como sea posible, y en ningún caso habrá un lapso mayor de 30 días después de la notificación o presentación de la tarifa en cuestión. Además éstos podrán solicitar consultas sobre el asunto con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Dichas consultas se llevarán acabo dentro de un período de treinta (30) días subsiguientes a la solicitud.

6.- Las Autoridades Aeronáuticas prestarán su cooperación para obtener la información que sea necesaria en pos de alcanzar una razonable resolución del asunto. Si las Autoridades Aeronáuticas llegan a un acuerdo sobre el precio que la notificación de insatisfacción ha informado, cada Autoridad Aeronáutica utilizará sus mejores esfuerzos para hacer efectivo lo acordado. Sin el mutuo acuerdo de ambas Partes, el nuevo precio no se hará efectivo ni tampoco continuará su efectividad.”

Artículo IX-

Un nuevo Artículo 17-1 queda insertado después del Artículo 17 de este Acuerdo, el cual reza de la manera siguiente:

“Artículo 17-1

1.-Para efectuar el ejercicio de los Servicios Acordados, la(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte podrá realizar arreglos cooperativos de comercialización tales como “code-share”, (código compartido) block space (bloque de espacio) o cualquier otro acuerdo de riesgos compartidos, con:

- a).- una aerolínea o aerolíneas de cualquier Parte; y
- b).- una aerolínea o aerolíneas de un tercer país.

2.- La(s) aerolínea(s) operadora(s) involucrada(s) en arreglos cooperativos de comercialización mantendrán los derechos correspondientes de tráfico incluyendo los derechos de ruta y los derechos de capacidad y reunirán los requerimientos que normalmente son aplicados para tales disposiciones.

3.-Todas las aerolíneas comercializadoras involucradas en arreglos cooperativos mantendrán los derechos correspondientes de ruta y reunirán los requerimientos normalmente aplicados para tales disposiciones.

4.- La capacidad total operada por los servicios aéreos realizados bajo dichas disposiciones será contada únicamente contra el derecho de capacidad de la Parte que designa la aerolínea(s) operadora. La capacidad ofrecida por la aerolínea(s) en comercialización de dichos servicios no será contada contra el derecho a capacidad de la Parte que designa a la aerolínea.

5.-La aerolínea(s) designada de cualquiera lado tendrá la oportunidad de transferir tráfico entre aerolínea involucrada en las operaciones “Code-share” (código compartido) sin restricción en cuanto al número, tamaño y tipo del avión.

Continúa en la página once-----

6.- Además de las aerolíneas operadoras, las Autoridades Aeronáuticas de cada parte podrá requerir a la aerolínea comercializadora, que presente programas itinerarios para ser aprobados antes de comenzar los servicios aéreos bajo los arreglos cooperativos de comercialización.

7.- Cuando se mantienen servicios para la venta bajo dichas disposiciones, la aerolínea interesada o los agentes de la misma le aclararán al comprador en el punto de venta respecto a cual aerolínea será la aerolínea operadora en cada sector de servicio y con cual aerolínea(s) el comprador está entrando en una relación contractual.

8.- Antes de proveer los servicios de "Code-sharing" (código compartido), los socios de código compartido acordarán sobre cual será la parte responsable de la seguridad, garantía, facilitación, obligación, y otros asuntos relacionados del consumidor. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes podrán solicitar el registro de dicho acuerdo antes de implementar la disposición de código compartido.

Artículo X

"Artículo 19-1" *error no en inglés*

El Artículo 18 del Acuerdo queda enteramente reemplazado por un nuevo Artículo el cual reza como sigue:

1.- Las provisiones del título I de este Acuerdo, con la excepción del Artículo 6, serán aplicadas a las operaciones de servicios no programados entre los territorios de dos Partes.

2.- Cada Parte, en base reciprocidad, decidirá rápidamente sobre las solicitudes de los servicios no programados.

Artículo XI

Un nuevo Artículo 19-1 queda insertado después del Artículo 19 de este Acuerdo, el cual reza como sigue:

"ARTICULO 19-1"

1.- Sujeto a las provisiones aplicables relacionadas a Seguridad, cada Parte autorizará a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, a la elección de cada aerolínea, para:

- a.- Realizar su propios servicios de manejo en tierra;
- b.- Realizar estos servicios para una o más aerolíneas;
- c.- Hacer asociación con otros para crear una entidad que provea dichos servicios; y
- d.- Seleccionar entre agentes competidores para dichos servicios.

2.- Donde las leyes, regulaciones y provisiones contractuales de las Partes limiten o excluyan el auto manejo, y donde no haya competitividad efectiva entre proveedores que suministran servicios de manejo en tierra, cada aerolínea designada será tratada en base no discriminatoria respecto a su acceso al auto manejo y servicio de manejo en tierra provistos por uno o más proveedores debidamente autorizados.

3.- Los derechos establecidos en los párrafos 1 y 2 estarán sujetos únicamente a restricciones físicas resultantes de consideraciones de seguridad de aeropuerto y seguridad de aviación. Dichas limitaciones serán aplicadas de manera uniforme y bajo condiciones no menos favorables que las más favorables ofrecidas a cualquier aerolínea que realiza servicios aéreos internacionales similares en el momento en que son impuestas dichas limitaciones."

Continúa en la página doce-----

Artículo XII

El programa de Ruta del Acuerdo será reemplazado por un nuevo programa de Ruta que reza como sigue:

“PROGRAMA DE RUTA”

1.- Rutas que pueden ser operadas por aerolíneas Francesas designadas

- Ruta Transatlántica: Desde Francia Metropolitana vía Territorios Franceses de América a la República Dominicana a Puerto Príncipe y/o cuatro otros puntos en total en el Caribe/América Central/Sur América/región América del Norte (*).
- Ruta Regional: Desde los Territorios Franceses de América vía Antigua y/o San Martín y/o San Juan a la República Dominicana y más allá vía Haití y/o Jamaica a Guatemala y/o Méjico y/o Cuba y/u otros cuatro puntos en total en el Caribe/América Central/Sur América/región Norte Americana (*).

2.- Rutas que pueden ser operadas por la(s) aerolínea(s) dominicana designada(s)

- Ruta Transatlántica: Desde República Dominicana vía Territorios Franceses de América a Francia Metropolitana y más allá hacia cinco puntos en Europa (**).
- Ruta Regional: Desde República Dominicana vía un punto en el Caribe (**) a Pointe-a-Pitre y/o Fort-de-France y/o Cayenne y más allá a Barbados y/o Trinidad y/o otros cuatro puntos en total en el Caribe/America Central/Sur América/ región Norteamericana (**).

(*) Puntos a ser escogidos por las Autoridades Aeronáuticas de la República Francesa.

(**)Puntos a ser escogidos por las Autoridades Aeronáuticas de la República Dominicana.

Notas:

a).- La(s) aerolínea(s) designada(s) por las Partes podrán a su propia conveniencia, sobre una parte de o sobre todos sus servicios, quedando provisto que los servicios correspondientes comiencen o terminen en el territorio de la parte que designa a la aerolínea:

- operar vuelos en una o ambas direcciones;
- omitir paradas en uno o más puntos en las rutas especificadas;
- servir puntos sobre rutas específicas con la combinación y orden de su elección (incluyendo la posibilidad de servir puntos intermediarios como puntos de más allá y viceversa y omitir parada en una dirección únicamente de un servicio);

b).- La aerolínea designada de cada Parte podrá, a su propia conveniencia, en un mismo servicio servir uno o más puntos en el territorio de la otra Parte siempre que no sea ejercido ningún derecho de tráfico entre estos puntos.

c).-La aerolínea(s) designada de cada Parte podrá ejercer libres derechos de tráfico entre cualesquiera puntos mencionados en sus respectivas rutas más arriba y un punto localizado en el territorio de la otra Parte. No obstante, nada en este Acuerdo será interpretado como si confiriere sobre la aerolínea de una parte el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga incluyendo correo, llevado en alquiler o remuneración por concepto de descarga en otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

d).- La aerolínea(s) designada de cada Parte podrá, a su propia conveniencia servir cualquier otro punto que no haya sido mencionado en las rutas más arriba, quedando provisto que ningún derecho de Trafico de 5ta. Libertad será ejercido entre estos puntos y un punto localizado en el territorio de la otra Parte.

Continua en la pagina trece -----

e).-Sobre cualquier segmento de sus rutas, la aerolínea(s) designada de cualquier Parte podrá, en cualquier punto, realizar cambio de calibre sin ninguna limitación respecto al cambio en el tipo o número del avión operado. Esta posibilidad se da quedando provisto que las operaciones más allá del punto de cambio de calibre se encuentran en continuación del transporte que se opera principalmente en el tronco principal de la ruta específica.”

Artículo XIII

Cada una de las Partes notificará a la otra Parte mediante canales diplomáticos cuando se completen los procedimientos constitucionales que requieren darle efecto a este Protocolo, el cual entrará en vigor en el primer día del segundo mes subsiguiente a la fecha de recibo de la última de estas notificaciones.

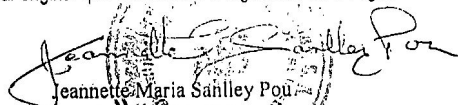
En fe de lo cual, el infrascrito, siendo debidamente autorizado por sus respectivos Gobiernos, ha procedido a la firma del presente Protocolo.

Hecho en este día en duplicado, en los idiomas Francés y Español, ambos textos con el mismo vigor y autenticidad.

POR EL GOBIERNO DE
LA REPUBLICA FRANCESA

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

EN FE DE LO CUAL, firmo y sello la presente traducción efectuada fielmente del documento original, a petición de la parte interesada, en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, en este día veinticuatro (24) del mes de abril del año dos mil trece (2013). Traducción fiel al original que se encuentra registrada en el registro a mi cargo bajo el No.01332013, Folio No. 34 Libro No. 14.


Jeannette Maria Sanlley Pou
Interprete Judicial
Ced. de Ident. Personal 001 0168236-7