

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
Y
EL GOBIERNO DEL REINO DE MARRUECOS

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno del Reino de Marruecos (en lo sucesivo, "las Partes),

Deseando promover un Sistema internacional de aviación, basados en la competencia entre las aerolíneas;

Deseando favorecer el aumento del transporte aéreo internacional, por medio del establecimiento de redes de transporte aéreo que puedan proporcionar servicios aéreos que satisfagan las necesidades del público viajero y de embarque;

Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al público viajero y de embarque precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación por actos o amenazas contra la seguridad de la aviación civil, que ponen en peligro la seguridad de las personas y bienes, que afectan las operaciones de transporte aéreo y socavan la confianza pública en la seguridad de las operaciones de aviación civil;

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

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

Para los propósitos de este Acuerdo, a menos que sea establecido de otro modo, el término:

- (a) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de dicho Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94 en la medida en que tales Anexos y enmiendas hayan entrado en vigor para ambas Partes.
- (b) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda al mismo;
- (c) "Autoridades Aeronáuticas" significa:
 - (i) en el caso del Reino de Marruecos, el Ministro responsable de Aviación Civil; y
 - (ii) en caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil.o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades o funciones similares;
- (d) "servicios acordados" se refiere a los servicios aéreos establecidos en las rutas especificadas de conformidad con el Anexo del presente Acuerdo;
- (e) "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tendrán el significado que respectivamente les asigna el Artículo 96 del Convenio;
- (f) "aerolínea designada" significa una aerolínea o aerolíneas designadas por una Parte y autorizada por la otra Parte, de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;

- (g) "equipo de aeronave", "almacén" y "piezas de repuesto" tienen el significado respectivamente asignado a los mismos en el Anexo 9 del Convenio;
- (h) "rutas especificadas" se refiere a las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo;
- (i) "tarifas" significa los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje, carga, y las condiciones bajo las cuales se aplican dichos precios, incluidos los precios, comisiones y condiciones de las agencias y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de correo;
- (j) En el caso de la República Dominicana, los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.
- (k) En el caso del Reino de Marruecos "territorio", significa en relación con un Estado, significa las áreas terrestres, las aguas internas, y los mares territoriales adyacentes al mismo y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;
- (l) "cargos al usuario" se refiere a los cargos aplicados a las aerolíneas por parte de las autoridades competentes o permitidos por ellos por el uso de instalaciones aeroportuarias y o facilidades, o de facilidades de navegación aérea o servicios, incluyendo servicios relacionados y facilidades para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- (m) "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional.

Para evitar dudas, todas las referencias al singular, deberán incluir el plural, y todas las referencias al plural deberán incluir el singular.

ARTÍCULO 2 CONCESIÓN DE DERECHOS DE TRÁFICO

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo con el fin de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas.
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, las aerolíneas designadas de cada Parte, durante la conducción de servicios aéreos internacionales, disfrutarán de los siguientes derechos:
 - (a) el derecho a volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
 - (b) el derecho a realizar paradas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales;
 - (c) el derecho a hacer paradas en dicho territorio, en los puntos especificados para las rutas en el Anexo a este Acuerdo, para los fines de desembarcar y tomar a bordo, para el transporte aéreo internacional, pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación, llevadas a cabo para remuneración;
3. Las aerolíneas de cada Parte, otras que no sean las designadas en virtud del Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo, también gozarán de los derechos

especificados en los subpárrafos (a) y (b) del párrafo 2 de este Artículo. La aerolínea será requerida de conocer otras condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicables a las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que considere la solicitud.

4. Nada de lo dispuesto en este Artículo será considerado como que confiere a las aerolíneas de una Parte, el privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga y correo transportados por remuneración, y destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una o más aerolíneas, según lo desee, con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como retirar o cambiar dichas designaciones. Dichas designaciones serán transmitidas a la otra Parte por escrito, y especificarán si la aerolínea está autorizada a conducir ese tipo de servicios aéreos en las rutas especificadas.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la aerolínea designada, de la forma y manera descritas en la autorización de operación, la otra Parte deberá otorgar las autorizaciones apropiadas, con la mínima demora de procedimiento, siempre que:
 - (a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea o los nacionales de dicha Parte este conferida en la Parte que designa la aerolínea, los nacionales de esa Parte, o en ambos;
 - (b) La aerolínea designada posea un certificado de operador aéreo o cualquier otro documento que sea válido de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en la Parte que designa la aerolínea;
 - (c) La Parte que designa la aerolínea posea y mantenga el control regulatorio efectivo de la aerolínea;
 - (d) La Parte que designa la aerolínea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicadas a la operación de servicios aéreos por parte de la Parte que considera la solicitud(es); y
 - (e) La Parte que designa la aerolínea, mantenga y administre las normas establecidas en el Artículo 12 (Seguridad Operacional) y Artículo 13 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4 RETENCIÓN, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE OPERACION

1. Cada Parte tendrá el derecho de retirar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las operaciones autorizadas a una aerolínea designada por la otra Parte, siempre que:
 - a) La propiedad sustancial y el control efectivo de la aerolínea no esté conferida en la otra Parte, en nacionales de la otra Parte, o en ambos;
 - b) La aerolínea designada no posea un certificado de operador aéreo o cualquier otro documento equivalente, que sea válido conforme a las leyes y reglamentos vigentes de la Parte que designa a la aerolínea;

- c) La Parte que designa a la aerolínea no tenga el control regulatorio efectivo de esa aerolínea;
 - d) La aerolínea designada ha fallado en cumplir cualquier disposición descrita bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de los servicios aéreos internacionales por la Parte que considera la solicitud o solicitudes; o
 - e) La aerolínea designada ha fallado en cumplir con las disposiciones establecidas en el Artículo 12 (Seguridad Operacional) y Artículo 13 (Seguridad de la Aviación).
2. A menos que sea esencial tomar medidas inmediatas para prevenir el incumplimiento adicional de los sub-párrafos (c) o (d) del párrafo 1 de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo serán ejercidos solo después de consultas con la Parte que designa la aerolínea, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Artículo 22 (Consultas y Enmiendas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 COMPETENCIA LEAL Y OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS

1. Cada Parte proporcionará a todas las aerolíneas designadas de ambas Partes una oportunidad justa y equitativa de competir en las operaciones de servicios aéreos regidos por este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada determinar la frecuencia y capacidad del servicio aéreo internacional que ofrecerá, basado en consideraciones comerciales del mercado.
3. De conformidad con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario para las aduanas, o por razones técnicas, operacionales o medioambientales, y en consonancia con el Artículo 15 del Convenio.

ARTÍCULO 6 APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas a la admisión, permanencia o salida de su territorio de aeronaves de una aerolínea designada dedicada a la navegación aérea internacional, o a la operación o navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser aplicados a la aeronave al entrar, permanecer o salir del territorio de esa Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte relativas a la admisión, permanencia o salida desde su territorio, de pasajeros, equipaje, tripulación, carga o correo, tales como leyes o reglamentos relativos a la entrada, salida, inmigración o emigración, pasaportes, así como aduanas y medidas de salud o sanitarias, serán aplicados a pasajeros, equipaje, tripulación, carga y correo, llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte, a la entrada, permanencia o salida del territorio de la primera Parte.
3. En general, en la aplicación de las leyes y reglamentos vigentes, ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias o a cualquier otra aeronave sobre una aerolínea designada de la otra Parte comprometida en servicios aéreos internacionales similares.

ARTÍCULO 10 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte deberán suministrar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud, la información relativa al tráfico de los servicios acordados por la(s) respectiva(s) aerolínea(s) designada(s). Dicha información incluirá estadísticas y otra información requerida para determinar la cantidad de tráfico llevada a cabo por dichas aerolíneas en los servicios acordados.

ARTÍCULO 11 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas de conformidad con las leyes y reglamentos de una Parte y aún en vigencia, serán reconocidos como válidos por la otra Parte, dado que los requerimientos bajo los cuales han sido emitidos o validados son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.
2. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de rechazar o reconocer como válidos, para los propósitos de vuelo dentro de su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

ARTÍCULO 12 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en áreas relacionadas con las facilidades aeronáuticas, miembros de la tripulación, y aeronaves, y las consultas tomarán lugar dentro de los 30 días del recibo de la solicitud.
2. Si luego de las consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva las normas de seguridad en las áreas referidas en el párrafo 1 de este Artículo, por lo menos iguales a las normas establecidas de conformidad con el Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte sobre dichos hallazgos y aquellos pasos que considere necesarios para cumplir con las normas mínimas establecidas a ese tiempo de acuerdo al Convenio, y la otra Parte tomará las acciones correctivas apropiadas. La falla de la otra Parte en tomar las acciones correctivas adecuadas dentro de quince (15) días o un período mayor, según fuese acordado, será motivo de la aplicación del sub-párrafo (e) del párrafo 1 del Artículo 4 (Retención, Revocación, Suspensión o Limitación de las Autorizaciones de Operación) de este Acuerdo.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda acordado que cualquier aeronave operada por o bajo un contrato de arrendamiento, a nombre de una aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte, en los servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser sujeto de un examen por parte de las autoridades representantes de la otra Parte, a bordo o alrededor de la aeronave para verificar la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y sus equipos (en este Artículo llamado "Inspección de Rampa"), a condición de que esto no conduzca a un retraso irrazonable.

4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa, da lugar a:
 - (a) Serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en el momento, conforme al Convenio; o
 - (b) Serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

la Parte que lleva a cabo la inspección podrá inferir, para los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requerimientos bajo los cuales los certificados o licencias respecto de esa aeronave o respecto a la tripulación de esa aeronave, han sido emitidos o validados, o los requerimientos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.
5. En el caso de que el acceso a una aeronave con fines de ser sometida a una inspección en rampa, operada por la aerolínea o aerolíneas designadas de una Parte conforme al Párrafo 3 de este Artículo es negado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte podrá inferir que existen serias preocupaciones del tipo a que se refiere el párrafo (4) de este Artículo y podrá llegar a las conclusiones a que se refiere ese párrafo.
6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte inmediatamente, en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa o no, que la negación del acceso para la inspección en rampa, consulta o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de la aerolínea.
7. Cualquier acción de una Parte, de acuerdo con los párrafos (2) ó (6) de este Artículo, será descontinuada una vez la base para la toma de esa acción deje de existir.

ARTÍCULO 13 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes reafirman sus obligaciones mutuas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que forman parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo las leyes internacionales, las Partes deberán actuar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio o protocolo relacionado a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridos.
2. Las Partes se prestarán a solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos al Convenio, a fin de que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Cada Parte requerirá que los operadores de aeronaves de su registro, u operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte acuerda que dichos operadores de aeronaves podrán ser requeridos de observar las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el párrafo 3 de este Artículo, requeridas por la otra Parte a la entrada, salida o durante su estadía en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte garantizará que medidas adecuadas sean aplicadas de manera efectiva dentro de su territorio para proteger a las aeronaves y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos de mano, equipaje, carga y suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte ofrecerá también consideración favorable y oportuna para atender cualquier solicitud de la otra Parte, de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, esa Parte podrá solicitar consultas inmediatas con la otra Parte.
7. Sin perjuicio del Artículo 4 (Retención, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de operación) de este Acuerdo, la falla en alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de dicha solicitud, constituirá motivo para negar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de los transportistas de ambas Partes.
8. Cuando sea requerido por causa de una amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los quince (15) días.
9. Cualquier acción tomada en concordancia con el párrafo 7 será discontinuada por parte de la otra Parte, una vez sean cumplidas las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO 14

EXENCIÓN DE LOS DERECHOS DE ADUANAS Y OTROS IMPUESTOS

1. Las aeronaves operadas para los servicios acordados, por parte de la(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes, así como cualquier equipo de aeronave, suministros de combustibles y lubricantes, y abastecimientos de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, están exentas de todo tipo de aranceles, tasas de inspección y otros cargos similares a su llegada al territorio de la otra Parte, siempre que los mismos se reexporten o se utilicen en la parte del viaje realizada en ese territorio.

2. Sujeto al párrafo 3 de este Artículo, también están exentos de los derechos de aduanas, tasas de inspección, cargos similares, con la excepción de cargos correspondientes a los servicios prestados:
 - (a) El abastecimiento de las aeronaves llevado a bordo en el territorio de una Parte dentro de los límites fijados por las autoridades aeronáuticas de esa Parte, y para su uso a bordo de aeronaves salientes dedicadas a un servicio acordado de la otra Parte;
 - (b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes para el mantenimiento o reparación de aeronaves utilizadas para los servicios acordados, por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte;
 - (c) Los lubricantes, así como el abastecimiento de suministros técnicos, para ser utilizados en una aeronave a la salida/ en tránsito/ a la entrada, en la operación de los servicios acordados, por parte de la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en la parte del viaje realizado en el territorio de la Parte en la que son tomados a bordo.
3. Los materiales y suministros mencionados en los subpárrafos (b) y (c) del párrafo 2 de este Artículo, pueden estar sujetos a vigilancia o control aduanero de las dos Partes.
4. Equipaje y carga en tránsito directo están exentos de derechos de aduana y otras tasas similares, siempre que estén bajo supervisión o control aduanero.
5. El equipo regular aerotransportado, así como los materiales y suministros regulares retenidos a bordo de una aeronave de la(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes, pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte, y esas autoridades aduaneras pueden requerir que esos equipos, materiales y suministros estén bajo su vigilancia hasta que se cumpla el tiempo de ser reexportados o eliminados de acuerdo a las leyes y regulaciones de Aduanas.

ARTÍCULO 15

ACTIVIDADES COMERCIALES

1. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte tendrán el derecho de:
 - (a) En relación con su entrada, residencia y empleo, de traer y mantener en el territorio de la otra Parte el personal gerencial y otro personal especializado, el equipo de oficina y otro equipo relacionado, y los materiales promocionales requeridos para el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales;
 - (b) Contratar personal técnico, administrativo y comercial de su propia nacionalidad, sujeto a las leyes y regulaciones vigentes en el país en el que se empleará ese personal;
 - (c) Utilizar los servicios del personal de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte;
 - (d) Establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para fines de provisión, promoción y venta de servicios aéreos;
 - (e) Para vender y promocionar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en el territorio de esa otra Parte, directamente y, a su discreción, a través de otros

intermediarios, en la moneda local o en monedas libremente convertibles de otros países;

- (f) Para convertir y remitir al territorio de su incorporación, a demanda, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. Se permitirá la conversión y envío sin restricciones o impuestos al tipo de cambio aplicable a las transacciones y remesas actuales a la fecha en que el transportista realice la solicitud inicial de envío de remesas. Dicha conversión y remesa se realizará de conformidad con las reglamentaciones cambiarias de la Parte interesada.
2. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cada Parte tienen derecho a entrar en acuerdos de cooperación, sujetos a leyes nacionales, reglamentaciones y políticas, como bloqueos de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamiento, con una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes o aerolíneas de un tercer país, siempre que las aerolíneas tengan la debida autorización de explotación.
3. La aerolínea de comercialización podrá ser requerida de presentar cualquier acuerdo de negociación cooperativo propuesto por las autoridades aeronáuticas de cada Parte antes de su introducción.
4. Al ofrecer los servicios para la venta, la aerolínea comercializadora dejará en claro al comprador de los boletos para dichos servicios, en el punto de venta, qué aerolínea operará en cada sector de los servicios, y con qué aerolínea o aerolíneas el comprador iniciará una relación contractual.

ARTÍCULO 16 ARRENDAMIENTO

1. Cualquiera de las Partes podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para servicios prestados en virtud del presente Acuerdo, que no cumplan con el Artículo 12 (Seguridad Operacional) y el Artículo 13 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.
2. Sujeto al párrafo 1 de este Artículo, las aerolíneas designadas de cada Parte podrán operar servicios bajo este Acuerdo utilizando aeronaves arrendadas que cumplan con los requisitos provistos por el Artículo 12 (Seguridad Operacional) y el Artículo 13 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 17 CAMBIO DE EQUIPO

En cualquier segmento internacional o segmentos de las rutas acordadas, una aerolínea designada puede realizar el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o cantidad de aeronaves operadas; siempre que (con la excepción de los servicios de carga completa) el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea, y en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea como una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

ARTÍCULO 18 ASISTENCIA EN TIERRA

- 1) Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) que figuran en el Anexo 6 y 17 de la OACI, y de conformidad

con las reglamentaciones locales, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra Parte, a elección de cada aerolínea, a:

- a) Realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
 - b) Unirse a otros para formar una entidad para provisión de servicios; y / o
 - c) Seleccionar entre proveedores competidores de servicios.
- 2) Cuando las normas internas de una Parte limiten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.
- 3) El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

ARTÍCULO 19 SERVICIOS INTERMODALES

No obstante cualquier otra disposición de este Acuerdo, las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes estarán autorizados, sin restricción, a emplear en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga, hacia o desde cualquier punto en el territorio de las Partes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, y que incluye, cuando corresponda, el derecho a transportar carga en enlace de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea que se mueva por superficie o por aire, tendrá acceso a las instalaciones y el procesamiento de aduanas del aeropuerto. Las aerolíneas pueden optar por realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga.

Dichos servicios de carga intermodal se pueden ofrecer a un precio único, a través del transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los remitentes no sean engañados en cuanto a los hechos concernientes a dicho transporte.

ARTÍCULO 20 SISTEMAS DE RESERVA INFORMÁTICA (CRS)

Cada Parte aplicará el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación de los Sistemas Computarizados de Reserva dentro de su territorio, de conformidad con otras regulaciones aplicables y obligaciones concernientes a sistemas computarizados de reservas.

ARTÍCULO 21 APROBACION DE HORARIOS

1. La línea aérea designada de cada Parte deberá presentar los horarios de vuelo previstos para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte al menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios acordados. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación de los mismos.
2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una Parte desee operar en los servicios acordados fuera del horario registrado, esa aerolínea debe solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dichas solicitudes generalmente se enviarán al menos tres (3) días hábiles antes de la operación de dichos vuelos.

ARTÍCULO 22
VUELOS NO REGULARES o CHÁRTER

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho a transportar pasajeros de tipo chárter (y el equipaje que los acompaña), tráfico internacional y / o carga (incluidos, entre otros, una combinación de pasajeros / carga).
2. Cada Parte deberá, sujeto a reciprocidad, responder dentro de los plazos establecidos por las autoridades de las Partes, sin demora, las solicitudes de operaciones no regulares o chárter realizadas por las líneas aéreas que estén debidamente autorizadas por la otra Parte.
3. Las disposiciones relativas a la aplicación de leyes, concesión de derechos, reconocimiento de certificados y licencias, seguridad operacional, seguridad de la aviación, derechos de usuarios, derechos de aduana, estadísticas y consultas y todos los demás artículos pertinentes sobre este acuerdo, incluidas las tasas impositivas locales, también deberán ser aplicadas a vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 23
CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes se consultarán entre sí periódicamente para garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo, y deberán consultar siempre que sea necesario para prever una enmienda a este Acuerdo o al Anexo.
2. Cualquiera de las Partes puede solicitar consultas que pueden ser a través de discusiones o correspondencia. Las consultas comenzarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que ambas Partes acuerden otra cosa.
3. Cualquier enmienda a este Acuerdo o su Anexo, será efectuado mediante intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha en que sea provisto en la última nota.

ARTÍCULO 24
ACUERDOS MULTILATERALES

Si ambas Partes se convierten en Parte de un acuerdo multilateral que se ocupa de los asuntos cubiertos por el presente Acuerdo, celebrarán consultas para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 25
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge una controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán en primer lugar, esforzarse por resolverlo mediante consulta directa y negociaciones.
2. Si no se puede llegar a un acuerdo mediante los métodos antes mencionados, la disputa puede, a solicitud de cualquiera de las Partes, someterse a la decisión de un tribunal (en adelante llamado el "Tribunal de Arbitraje") compuesto por tres árbitros, uno para ser nombrado por cada Parte y el tercero a ser acordado por los dos así nombrados. El tercero

no deberá ser nacional de ninguna de las Partes, y deberá actuar como Presidente del Tribunal de Arbitraje.

3. Cada una de las Partes nombrará un árbitro por un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba una notificación a través de la vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia por parte del Tribunal de Arbitraje, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes no designa a un árbitro dentro del período especificado o si el tercero no es designado dentro del período, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional puede ser requerido por cualquiera de las partes para nombrar un árbitro o árbitros, según el caso lo requiera. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes, el Vicepresidente con más antigüedad que no sea descalificado por ese motivo, deberá realizar el nombramiento.
4. El Tribunal de Arbitraje determinará su propio procedimiento.
5. Sujeto a la decisión final del Tribunal de Arbitraje, las Partes asumirán en igual proporción el costo del arbitraje.
6. Las Partes cumplirán con la(s) decisión(es) del Tribunal Arbitral.
7. Si cualquiera de las Partes no cumple una decisión del Tribunal de Arbitraje otorgada en virtud de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, retener, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que sido haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte o a su aerolínea designada en incumplimiento.

ARTÍCULO 26 RESCISIÓN DEL ACUERDO

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito por la vía diplomática, a la otra Parte, su decisión de rescindir el presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, o después de un período de tiempo más corto según lo acordado por ambas Partes, a menos que el aviso de terminación sea retirado por acuerdo antes del período de vencimiento. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de recibida la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 27 REGISTRO DEL ACUERDO

El presente Acuerdo y toda modificación posterior del mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional por las Partes.

ARTÍCULO 28 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la nota de recepción a través de los canales diplomáticos, mediante la cual las Partes notifiquen el cumplimiento de los requisitos constitucionales internos necesarios para tales fines.

En testimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.

ANEXO 1
CUADRO DE RUTAS

1- Rutas acordadas para ser operadas por las aerolíneas designadas del Reino de Marruecos:

Puntos en Marruecos	Puntos Intermedios	Puntos en la República Dominicana	Puntos más allá
Cualquier Punto o Puntos	Cualquier Punto o Puntos	Cualquier Punto o Punto	Cualquier Punto o Puntos

2- Rutas acordadas para ser operadas por las aerolíneas designadas de la República Dominicana

Puntos en la República Dominicana	Puntos Intermedios	Puntos en Marruecos	Puntos más allá
Cualquier Punto o Puntos	Cualquier Punto o Puntos	Cualquier Punto o Punto	Cualquier Punto o Puntos

Nota 1: Cualquier punto o todos los puntos intermedios y / o más allá de los puntos en las rutas especificadas pueden, a discreción de cada aerolínea, ser omitidos en cualquiera o todos los vuelos.

Nota 2: El ejercicio eventual de los derechos de tráfico de quinta (5ta) Libertad del aire deberá ser aprobado por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

Flexibilidades Operativas:

Cada aerolínea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

1. explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
2. combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
3. recoger y descargar tráfico en escala en cualquier punto del itinerario de la ruta, siempre que el tiempo de escala no exceda los siete (7) días en cualquier punto.

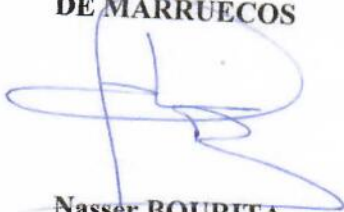
Dado en Rabat, a los 20 días del mes de julio del año 2018, en duplicados originales en los idiomas español, árabe e inglés, siendo todos los textos son igualmente auténticos.

En caso de divergencia en la interpretación de las disposiciones de este Acuerdo, prevalecerá el texto en inglés.

POR
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DOMINICANA


Miguel VARGAS
Ministro de Relaciones Exteriores

POR
EL GOBIERNO DEL REINO
DE MARRUECOS


Nasser BOURITA
Ministro de Asuntos exteriores y
Cooperación internacional