

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO

ENTRE

LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE ARUBA

Y

REPÚBLICA DOMINICANA

El día 5 de Junio de 2014 se reunieron en la ciudad de Oranjestad, los representantes de las Autoridades Aeronáuticas de los Gobiernos de Aruba y de República Dominicana, en virtud del Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944 y buscando desarrollar los principios contenidos en dicho Convenio, y con el fin de actualizar el esquema que regula las relaciones aerocomerciales entre los dos países, teniendo como base el principio de reciprocidad real y efectiva que debe regirlas.

Las conversaciones se desarrollaron en un ambiente franco y cordial que caracteriza las excelentes relaciones entre ambas Partes. La lista de las dos delegaciones se indica en el Anexo 1 del presente Memorándum de Entendimiento.

Después de un intercambio de puntos de vista, las dos delegaciones decidieron adoptar las siguientes cláusulas para regular los servicios de transporte aéreo entre sus respectivos territorios.

A. DISPOSICIONES GENERALES

1. Ambas delegaciones manifiestan su interés mutuo en el desarrollo de los servicios de transporte aéreo entre los dos países, bajo un ambiente de sana competencia, para lo cual, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes (en adelante las Partes) podrán intervenir directamente en el mercado a fin de contrarrestar prácticas desleales, y restrictivas de la competencia en aspectos que puedan afectar el acceso al mercado e igualdad en las oportunidades comerciales, tales como tarifas, o situaciones con efectos equivalentes.
2. En cualquier momento, la Autoridad Aeronáutica de una Parte podrá solicitar a la otra la celebración de una reunión de consulta para revisar, examinar, evaluar o tratar aspectos relativos al desarrollo de sus relaciones aerocomerciales. Esta reunión deberá celebrarse en un plazo máximo de dos (2) meses desde la fecha en que sea solicitada.
3. Cada Autoridad Aeronáutica tendrá derecho a designar, mediante nota escrita de la Autoridad Aeronáutica a la otra Parte a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas especificadas en este Memorándum. La Autoridad Aeronáutica de la Parte que designa notificará por escrito directamente a la Autoridad Aeronáutica la designación de su línea aérea o líneas aéreas para la prestación de los servicios de transporte aéreo, conforme a los términos del presente Memorándum.

Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:

1. La línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la otra Parte designante;
2. La Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo; y
3. La línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreos internacional por la Parte que recibe la designación.

Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se consideran factores como: la línea aérea esté establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes;

Entre las pruebas de control normativo efectivo deberán acreditar elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válido, expedido por la autoridad aeronáutica designante, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicios; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la aviación en cumplimiento de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

4. Ambas Partes gestionarán antes sus autoridades competentes, la celebración de acuerdos entre las mismas para evitar la doble tributación por la explotación de los servicios de transporte aéreo que efectúen las aerolíneas designadas de ambos países.

B. CUADRO DE RUTAS, DERECHOS DE TRÁFICO Y CAPACIDAD

RUTAS OPERADAS POR ARUBA			
Puntos anteriores y/o puntos en Aruba	Puntos Intermedios	Puntos en República Dominicana	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Curazao	Cualquier Punto	San Juan Sint Maarten Miami

RUTAS OPERADAS POR REPUBLICA DOMINICANA			
Puntos anteriores y/o puntos en República Dominicana	Puntos Intermedios	Puntos en Aruba	Puntos más allá y viceversa
Cualquier Punto	Curazao	Cualquier Punto	San Juan Caracas Bogotá

1. Los puntos convenidos en el Cuadro de Rutas podrán ser utilizados como puntos intermedios o más allá, a opción de las líneas aéreas designadas;
2. Los puntos intermedios y más allá, podrán ser omitidos en uno o todos los vuelos a opción de las líneas aéreas designadas;
3. Las líneas aéreas podrán ejercer derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad del aire, sin limitación de frecuencias y equipo;
4. Cada Parte tendrá derecho a adicionar dos (2) puntos más allá a su cuadro de Rutas, bajo la condición de que los puntos escogidos sean previamente aceptados por la otra Parte mediante nota escrita de su autoridad aeronáutica.

C. TARIFAS

1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán basadas en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación posterior de las tarifas publicadas por la línea aérea o las líneas aéreas designadas de la otra Parte para el transporte hacia o desde su territorio. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
 - b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
 - c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto;
3. Ninguna de las Partes adoptará las medidas unilaterales para evitar la toma de posesión del mantenimiento de un precio propuesto para ser encargado o cobrados por una línea aérea de una de las Partes para el transporte aéreo internacional.

4. Si una Parte considera que cualquier precio es incompatible con la consideración establecida en el párrafo 1 de la presente sección, solicitará consultas y notificará a la otra Parte de las razones de su descontento en cuanto sea posible. Estas consultas se celebrarán a más tardar treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha dado una notificación de inconformidad, cada Parte realizará sus mejores esfuerzos para poner en práctica este acuerdo en vigor. A falta de mutuo acuerdo, el precio deberá entrar en vigor o continuará en efecto.

D. ITINERARIOS

Las líneas aéreas someterán a los fines de registro de las autoridades, sus respectivos itinerarios de vuelo, conforme con las exigencias y disposiciones vigentes en cada país.

E. SERVICIOS EXCLUSIVOS DE CARGA

1. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráficos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire, sin limitación de frecuencias y equipo.

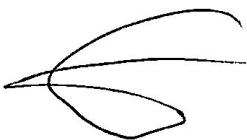
Los puntos para el ejercicio de los derechos de quinta libertad en los servicios exclusivos de carga estarán ubicados dentro del Continente Americano.

2. Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán ejercer derechos de tráfico vía su propio territorio a terceros países (sexta libertad).

F. VUELOS ADICIONALES Y CHARTER

1. Las Autoridades Aeronáuticas aprobarán con la mayor brevedad posible, los vuelos adicionales que las empresas designadas soliciten para atender las necesidades estacionales del tráfico de la temporada

2. Cada Parte concederá, en régimen de reciprocidad, pronta aprobación para la realización de operaciones de servicios chárter de las empresas aéreas que sean debidamente autorizadas por la otra Parte, de conformidad con la legislación de cada Parte. Dichas operaciones, deberán estar sujetas al cumplimiento de las reglas aplicables sobre seguridad operacional, seguridad de la aviación, pago de derechos y tributos y otras normas aplicables.



G. SERVICIOS DE ASISTENCIA

Sujetos a normas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPs) de la OACI contenidas en el Anexo 6 y 17, cada línea aérea o líneas aéreas designada(s) podrán, sobre la base de reciprocidad, llevar a cabo su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra parte y, a su discreción, tener servicios de asistencia en tierra proporcionados en su totalidad o en parte por cualquier agente autorizado por las autoridades competentes de la otra parte para prestar dichos servicios. Estos derechos estarán sujetos únicamente a las normas internas de las Partes, y las limitaciones físicas derivadas de consideraciones de seguridad de los aeropuertos. Cuando tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios de deberán estar disponibles en igualdad de condiciones para todas las compañías aéreas, los cargos razonables se basarán en los costos de los servicios prestados, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y la calidad de los servicios como la auto asistencia fuera posible.

H. ACUERDOS DE COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN

Los servicios de transporte aéreo podrán desarrollarse bajo acuerdos de colaboración y cooperación comercial, celebrados por las líneas aéreas designadas de ambas Partes, entre ellas o con líneas aéreas de terceros países como tales como Código Compartido, bloque de espacio, utilización de equipo (intercambio de aeronaves, arrendamiento, fletamento, entre otros), siempre y cuando tales acuerdos se sometan a los requisitos y procedimientos de aprobación de cada Parte.

I. SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971; y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991 y otros acuerdos multilaterales que rijan la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda que soliciten 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 toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.



3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su sede social o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación como se refiere el párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, suministros de a bordo, los equipajes, equipaje de mano, la carga y artículos de a bordo de las aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de 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 se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo.

6. Cuando una parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de esta sección, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzaran dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este sección, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales.

J. SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada una de las Partes podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y la operación de las aeronaves.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en las zonas contempladas en el párrafo 1 que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la otra Parte será informada de tales resultados y de las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a la normas de la OACI. La otra Parte tomará las medidas correctivas adecuadas en un plazo de tiempo acordado.



3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se decidió además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta investigación es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la tripulación, y que el equipo y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Cuando la acción urgente es esencial para garantizar la seguridad de la operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

K. EFECTO DE LOS ACUERDOS

Las dos delegaciones declaran que este Memorándum de Entendimiento (MOU) será el único instrumento en efecto para regular las relaciones aerocomerciales entre los dos países, y surtirá efecto a partir de la fecha de su firma y tendrá vigencia indefinida.

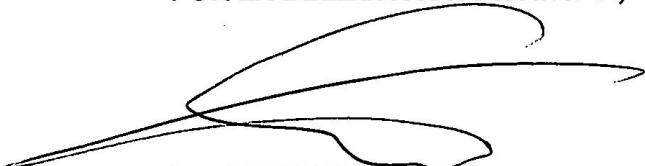
Cualquier de las Partes podrá manifestar su deseo de darlo por terminado, para lo cual dará aviso por escrito a la otra Parte. La terminación del Memorándum se hará efectiva seis (6) meses después de haber sido notificada esta determinación por la Autoridad Aeronáutica de una de las Partes a la de la otra Parte.

Ambas delegaciones convienen en reunirse nuevamente cuando sea requerido por la evolución del mercado.

Este Memorándum de Entendimiento sustituye y deja sin efecto, el Memorándum de Entendimiento del 21 de marzo de 1986.

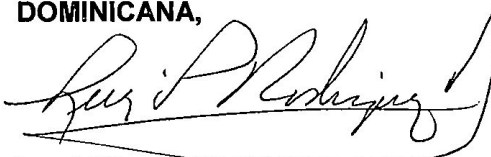
Firmado en Oranjestad, el 5 de junio de 2014, en dos ejemplares originales en idioma español.

POR LA DELEGACION DE ARUBA,



Ing. EDWIN F. KELLY
Jefe de la Delegación

POR LA DELEGACION DE REPÚBLICA DOMINICANA,



Ing. LUIS P. RODRIGUEZ-ARIZA
Jefe de la Delegación

ANEXO 1

DELEGACION DE REPUBLICA DOMINICANA

Ing. Luís P. Rodríguez Ariza
Presidente de la Junta de Aviación Civil
Jefe de Delegación

Embajador Axel Wittkop
Miembro de la Junta de Aviación Civil
en representación del Ministerio de Relaciones Exteriores

Dr. José A. Pantaleón Taveras
Miembro de la Junta de Aviación Civil
en representación del Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo

Dra. Bernarda Franco Candelario
Encargada del Departamento de Transporte Aéreo
Junta de Aviación Civil

DELEGACION DE ARUBA

Ing. Edwin F. Kelly
Management Team
Departamento de Aviación Civil
Jefe de Delegación

Louis V. Reed
Consejero del Management Team
Departamento de Aviación Civil

Maritza J. Evertsz, M.A.,
Manager del Departamento de Transporte Aéreo
Departamento de Aviación Civil

Marjanne da Silva
Consultor Jurídico
Departamento de Aviación Civil



OBSERVADORES

**Mauricio Boekhoudt
Aruba Airport Authority**

**Sharine de Goede
Aruba Airport Authority**

**Federick Nuboer
InselAir Aruba**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SRA', located on the right side of the page.A handwritten signature in black ink, located at the bottom left of the page.