

ACTA
de la reunión de consultas aeronáuticas franco-dominicanas
celebradas en Paris los días 21 y 22 de enero de 1999

Una reunión de consultas aeronáuticas entre delegaciones de la República Francesa y de la República Dominicana se celebró en Paris los días 21 y 22 de enero de 1999, de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 del Convenio de Transporte Aéreo firmado entre los dos países el 8 de diciembre de 1969.

Estas consultas se desarrollaron en el ambiente amistoso que ha caracterizado las relaciones entre los dos países.

La lista de las delegaciones figura en el Anexo 1.

Las dos delegaciones tuvieron un amplio cambio de impresiones acerca de las condiciones de operación de los servicios aéreos entre los dos países y se congratularon por el desarrollo sostenido del tráfico entre los dos países.

Al concluir estos días de conversación, las dos delegaciones, con objeto de fortalecer el desarrollo del transporte aéreo entre los dos países, acordaron proponer a sus respectivos gobiernos las enmiendas siguientes al Convenio Aéreo franco-dominicano firmado el 8 de diciembre 1969, y su revisión de 1987:

- inclusión de un nuevo artículo " Seguridad Técnica de los Vuelos " tal y como figura en el Anexo 2 de la presente Acta;

- inclusión de un nuevo artículo " Seguridad de la Aviación " tal y como figura en el Anexo 3 de la presente Acta;

- supresión del último párrafo del Artículo 15 o sea : " Por otra parte, para la explotación de las rutas que figuren en el cuadro de las rutas francesas y dominicanas, las empresas designadas por las dos Partes Contratantes, se pondrán de acuerdo sobre las condiciones de explotación de los Servicios Convenidos, al igual que la determinación de las capacidades empleadas, para asegurar, en cuanto se pueda, una repartición igual de la capacidad." ;

- sustitución de los Cuadros de Rutas que constituyen el Anexo 1 al Convenio de 1969 y el Anexo 2 del Acta de la reunión de 1987 por el Cuadro de Rutas que figura en el Anexo 4 de la presente Acta.

Estas disposiciones entrarán provisionalmente en vigor a partir de la firma de la presente Acta y serán confirmadas por intercambio de notas por conducto diplomático de conformidad con las disposiciones del Artículo 7 del Convenio Aéreo.

Hecho en Paris, en dos originales en lengua francesa y española, cada uno siendo igualmente válido, el 22 de enero de 1999.

Por la delegación dominicana


Ing. Ramon VICENTE MORONTA

Por la delegación francesa


Dominique DAVID

ANEXO 1

Delegación francesa

M. Dominique DAVID	Sous-Directeur des Affaires internationales Direction générale de l'Aviation civile Chef de délégation
M. Didier LEROY	Chargé des questions aéronautiques Ministère des Affaires étrangères
M. Laurent TIMSIT	Chargé des Relations bilatérales Direction générale de l'Aviation civile
Mme Chantal MIRAILLES	Chargée du secteur Amérique Direction générale de l'Aviation civile
M. Gilles GAUTIER	Service des Accords Air France
M. Pascal PERSONNE	Directeur du Département Accords AOM
M. Gilles MEYNARD	Chef de produit Amérique AOM

Delegación dominicana

Ing, Ramón VICENTE MORONTA	Sub-director General de Aeronáutica Civil Jefe de delegación
Sr. Angel GARCIA ALECONT	Miembro de la Junta de Aeronáutica Representante de la Secretaría de Estado de Turismo
Sr. Luis Ant. FLORES MOTA	Asesor del Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil
Dra. Quisqueya CALDERON	Secretaría de la Junta de Aeronáutica Civil
Sra. Angela VIGLIOTTA	Primer Secretario Embajada de la República Dominicana en Francia

BM

DD

SEGURIDAD TÉCNICA DE LOS VUELOS

1. Cada parte contratante podrá solicitar consultas de orden técnico con respecto a las normas de seguridad adoptadas por la otra parte contratante en rúbricas relacionadas con las tripulaciones, las aeronaves o su explotación. Tales consultas tendrán lugar en un plazo de treinta (30) días subsiguientes a dicha petición.
2. Si, de resultados de estas consultas, una de las partes contratantes descubriere que la otra parte contratante no adopta ni ejerce efectivamente el seguimiento de las normas de seguridad en una de tales rúbricas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas en vigor con arreglo al Convenio de Chicago, la primera parte contratante comunicará a la otra parte contratante dichas conclusiones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir dichas normas mínimas, y esta otra parte contratante tomará las medidas correctivas que se imponen. Si esta otra parte contratante no tomare las medidas adecuadas en un plazo de quince (15) días subsiguientes, o en un plazo más largo si se hubiere convenido así, tal omisión constituirá un fundamento para la aplicación del artículo 4 del presente acuerdo.
3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio de Chicago, se conviene en que toda aeronave explotada por la(s) compañía(s) de una de las partes contratantes procedente, o con destino al territorio de la otra parte contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra parte contratante, podrá ser objeto de una inspección (denominada en este artículo "inspección en plataforma") por los representantes autorizados de esta otra parte contratante, a bordo de la aeronave o fuera de ella, a fin de verificar la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y de sus equipos, a condición de que ello no provoque un retraso desmesurado.
4. Si una inspección o una serie de inspecciones en plataforma dieran lugar a:
 - a) motivos serios para pensar que una aeronave o la explotación de una aeronave no respeta las normas mínimas vigentes con arreglo al Convenio de Chicago, o
 - b) motivos serios para temer deficiencias en la adopción y en la aplicación efectiva de normas de seguridad conformes a las exigencias del Convenio de Chicago,la parte contratante que hubiere efectuado la inspección podrá concluir, con respecto a la aplicación del artículo 33 del Convenio de Chicago, que las prescripciones según las cuales se han extendido o convalidado el certificado o las licencias relativas a dicha aeronave o a su tripulación, o según las cuales se utiliza la aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas vigentes con arreglo al Convenio de Chicago.
5. En caso de que un representante de la(s) compañía(s) aérea(s) de una parte contratante rehusare el acceso a una aeronave explotada por ella(s) para efectuar una inspección en plataforma en aplicación del apartado 3 del presente artículo, la otra parte contratante podrá inferir que existen serios motivos de preocupación, del tipo de los referidos en el apartado 4 del presente artículo, y sacar las conclusiones mencionadas en el mismo apartado.
6. Cada una de las partes contratantes se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de explotación de una compañía aérea o de las compañías aéreas de la otra parte contratante inmediatamente en caso de que una de las partes contratantes, a raíz de una inspección en plataforma o de una serie de inspecciones en plataforma, de una denegación de acceso para inspección en plataforma, de una consulta o de otra forma de concertación, de que es indispensable una acción inmediata para la seguridad de la explotación de una compañía aérea o de las compañías aéreas de la otra parte contratante.
7. Toda medida aplicada por una de las partes contratantes de conformidad con los apartados 1 y 2 del presente artículo será suspendida tan pronto como cesen de existir los hechos que la motivaron.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Según sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las partes contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la aviación civil de los actos de intervención ilícita, para garantizar su seguridad, es parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las partes contratantes actúan, en particular, con arreglo a las disposiciones del Convenio relativo a infracciones y a ciertos otros actos que pudieren sobrevenir a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio sobre la represión de la captura ilícita de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; del Convenio sobre la represión de actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo sobre la represión de actos violentos ilícitos en aeropuertos utilizados por la aviación civil internacional, complementario del Convenio sobre la represión de actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como también de las disposiciones de los demás acuerdos relativos a la seguridad de la aviación en vigor entre las partes contratantes.
2. Las partes contratantes se brindarán mutuamente, cuando se la pidiere, toda la asistencia necesaria para prevenir los actos de captura ilícita de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulantes, de aeropuertos, instalaciones y servicios de navegación aérea, al igual que toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. En sus relaciones mutuas, las partes contratantes se atienen a las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicables, a las disposiciones relativas a la seguridad establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional, designadas como Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Éstas exigen que las empresas de transporte aéreo que tengan la sede principal de su explotación o su residencia permanente en sus territorios y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen con arreglo a estas disposiciones relativas a la seguridad de la aviación. En el presente apartado, la referencia a las normas de seguridad de la aviación incluye toda diferencia notificada por la parte contratante interesada. Cada parte contratante declara previamente a la otra parte contratante su intención de notificar toda diferencia con respecto a dichas normas.
4. Cada parte contratante conviene en que sus empresas de transporte aéreo pueden estar obligadas a observar las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo que prescribiere la otra parte contratante, según el artículo 6 del presente acuerdo, con respecto a la entrada en el territorio de esta otra parte contratante, la salida de éste o la permanencia en el mismo. Cada parte contratante se encarga de que se apliquen efectivamente en su territorio medidas adecuadas para asegurar la protección de las aeronaves, y se inspeccionen los pasajeros, las tripulaciones, sus equipajes, las mercancías y las provisiones de a bordo, antes y durante el embarque o la carga. Cada parte contratante conviene en examinar con disposición favorable toda petición que le dirigiere la otra parte contratante con vistas a obtener que se tomen medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.
5. En caso de incidente o de amenaza de incidente de captura ilícita de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulantes, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las partes contratantes se prestan asistencia mutuamente, facilitando las comunicaciones y mediante otras medidas adecuadas destinadas a dar término, con rapidez y seguridad, al incidente o amenaza de incidente en cuestión.

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas que podrán ser servidas por la(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) francesa(s) :

Ruta trasatlántica : de Francia metropolitana vía los departamentos franceses de América a Santo Domingo y/o Punta Cana y/o Puerto Plata a Port au Prince y/o un otro punto (1) en el Caribe o Centro América.

Ruta regional : de los Departamentos franceses de América via Antigua y/o San Martín y/o San Juan (2) a Santo Domingo y/o Puerto Plata y/o Punta Cana y más allá via Haiti y/o Jamaica a Guatemala y/o México.

2. Rutas que podrán ser servidas por la(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) dominicana(s):

Ruta trasatlántica : de la República Dominicana a París y/o dos puntos en Francia Metropolitana (3) y más allá a dos puntos en Europa (1).

Ruta regional : de la República Dominicana vía un punto en el Caribe (3) a Pointe-à-Pitre y/o Fort-de-France y/o Cayenne y más allá a Barbados y/o Trinidad y/o un punto en las Antillas Holandesas (3).

(1) Punto(s) a la elección de las autoridades aeronáuticas de los dos países

(2) Solo derecho de " Stop-over "

(3) Puntos a la elección de las autoridades aeronáuticas de la República Dominicana

Notas :

a) las empresas de transporte aéreo designadas por las partes contratantes pueden, cuando les convenga, sobre todo o parte de sus servicios, a condición de que los servicios correspondientes tengan su punto de origen o de destino en el territorio de la parte contratante que haya designado la empresa de transporte aéreo:

- realizar vuelos en uno o ambos sentidos;

- omitir escalas en uno o varios puntos de las rutas especificadas;

- servir puntos en las rutas especificadas según la combinación y el orden de su elección (inclusive la posibilidad de servir puntos intermedios como si fueran puntos de más allá y a la inversa, e omitir una escala en un único sentido de un servicio).

b) las empresas de transporte aéreo designadas de cada parte contratante pueden a su elección, en un mismo servicio, servir uno o varios puntos en el territorio de la otra parte contratante por tanto que ningún derecho de tráfico local se ejerza entre estos puntos.

c) las empresas de transporte aéreo designadas de cada parte contratante, pueden a su elección, servir cualquier otro punto no mencionado en las rutas arriba mencionadas por tanto que no ejerzan ningún derecho de tráfico de quinta libertad entre estos puntos y un punto situado en el territorio de la otra parte contratante.

d) ambas partes se reconocen mutuamente el derecho a proceder a una ruptura de carga en cualquier punto servido por las empresas designadas, que dentro del marco del presente Acuerdo se justifiquen por razones de economía de explotación.

Sin embargo, no deberá haber ninguna ruptura de carga para efecto de hacer una explotación de los servicios aceptados no conforme con las reglas definidas en el Artículo 16 del presente Acuerdo.